CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010 IX Legislatura Núm. 623

FOMENTO

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

Sesión núm. 38

celebrada el miércoles 6 de octubre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. (Número de expediente 121/000098.):

— **Del señor secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras (Morlán Gracia). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/001196), Mixto (número de expediente 212/001165), Popular en el Congreso (número de expediente 212/001294) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001328) 2**

— **De la señora secretaria de Estado de Transportes (Gutiérrez del Castillo). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/001197) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001329) 27**

Página

— **Del señor subsecretario de Fomento (Miranda Hita). A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001296.)** **42**

— **De la señora secretaria general de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., Seittsa (Rodríguez-Piñero Fernández). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (números de expediente 212/001298, 212/001293, 212/001299 y 212/001284), Mixto (números de expediente 212/001164, 212/001166 y 212/001167) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001337)** **49**

— **Del señor secretario general de Transportes (Cachafeiro Vila). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (números de expediente 212/001295, 212/001297, 212/001285 y 212/001286), Catalán (Convergència i Unió) (números de expediente 212/001330 y 212/001331) y Mixto (BNG) (número de expediente 212/001163)** **64**

— **Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (González Laxe). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001291) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001336)** **72**

— **Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-Operadora (Serrano Beltrán). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001288) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001333)** **80**

— **Del señor director general-presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena (Lema Devesa). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001289) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001334)** **86**

— **Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE (Villalba Álvarez). A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/001290.)** **95**

— **Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (González Marín). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001287) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001332)** **100**

— **Del señor presidente de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A. (Lafuente Félez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001292) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001335)** **109**

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

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2011. (Número de expediente 121/000098.)

— DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS (MORLÁN GRACIA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/001196), MIXTO (número de expediente 212/001165), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001294) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001328).

El señor **PRESIDENTE:** Comenzamos la Comisión de Fomento con las comparecencias de distintas autori-

dades del Ministerio de Fomento. En nombre de la Mesa les doy a todos ustedes, y especialmente a las autoridades comparecientes, los buenos días, y espero que esta larga jornada, con once comparecencias que vamos a tener a lo largo de mañana y tarde, se desarrolle con el mayor grado de participación, pero a la vez con el mayor grado de cumplimiento de los tiempos que nos habíamos fijado en Mesa y portavoces. Les recuerdo a ustedes que está estructurado de la siguiente manera: el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras y la secretaria de Estado de Transportes harán una exposición inicial de alrededor de 20 minutos; luego cada portavoz de cada grupo parlamentario, de menor a mayor, intervendrá en torno a 10 minutos; el compareciente hará una contestación; los grupos tendrán una breve réplica de en torno a 5 minutos, y cierra el compareciente el debate. A partir de ahí, subsecretarios hasta el último de los presidentes de las empresas públicas harán una introducción por un tiempo no superior a 10 minutos; los grupos, de menor a mayor, intervendrán también para formular sus preguntas por otros 10 minutos, y cerrará contestando el compareciente. Les recuerdo también que se trata de una comparecencia con el objetivo de informar de los Presupuestos Generales del Estado en las distintas áreas del ministerio que compete a cada uno de los comparecientes. No se trata de otra comparecencia distinta a esta, por tanto les ruego en lo posible que se circunscriban al objeto de dicha comparecencia. Por último, también les ruego cierta sujeción a los tiempos, porque hemos pensado que ajustándonos a lo que acabo de decir va a ser difícil que tengamos la sesión terminada antes de las diez de la noche, por los antecedentes de otros años. No haremos parada para la comida, pero en la sala anexa que hay a la salida a mano izquierda –lo digo también para los asesores que acompañan a los altos cargos–, sobre las dos de la tarde se dispondrá de un tentempié para aquellos que quieran tomar ese refrigerio sin salir de este entorno.

Les damos las gracias y la palabra al secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, don Víctor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señorías, comparezco en esta Comisión para presentar más específicamente los presupuestos de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, pero permítanme que inicie mi exposición indicando que estos presupuestos se encuentran, como es lógico, dentro de los objetivos, dentro de los criterios que ha marcado el conjunto de los Presupuestos Generales del Estado, de forma y manera que con los objetivos de garantizar el equilibrio de las cuentas públicas –tengan en cuenta que estamos en fase de desarrollo de un plan de ajuste que va de 2010 a 2013 y que tiene como objetivo el que en 2013 alcancemos el 3 por ciento del PIB–; unos Presupuestos Generales del Estado que priorizan la protección social, de forma y manera que el 58 por ciento de sus recursos va destinado a las políticas de protección social; y unos presupuestos que pretenden y que quieren, y que lo van a conseguir, impulsar la mejora de la competitividad de la economía española aplicando, entre otras cosas, reformas estructurales. Son reformas estructurales que en el ámbito de Fomento se enmarcan dentro de los objetivos que tiene el propio ministerio, relativos a la competitividad de nuestra actividad económica, a la eficiencia en la gestión y el uso de los recursos públicos y a la cohesión territorial; objetivos que son coincidentes y que tienen que ver con los objetivos del Plan estratégico de infraestructuras y transportes 2005-2020 y que en estos momentos nos encontramos en fase de actualización, como luego me permitiré exponerles en un breve comentario.

Dentro de estos objetivos de competitividad, eficiencia y cohesión territorial, en el Ministerio de Fomento estamos acometiendo reformas estructurales en el transporte, a las que hará referencia de manera más explícita la secretaria de Estado de Transportes, el desarrollo de un plan de austeridad y eficiencia, en el que pretendemos ahorrar 1.300 millones de euros en gasto corriente y de personal en los próximos cuatro años, y en el plan de eficiencia pretendemos conseguir una reducción de un 22 por ciento de media de costes de construcción de nuestras infraestructuras. Son unos presupuestos que tienen como objetivo también impulsar de tal manera el ferrocarril, porque, como luego les indicaré, es el modo de transporte que tiene una mayor atención por parte del conjunto de nuestras decisiones y de nuestros planteamientos respecto a la inversión pública en cualquiera de los modos de transporte. También son unos presupuestos en los que pretendemos que se produzca un impulso a la colaboración público-privada mediante el desarrollo del Plan extraordinario de infraestructuras, que con un volumen del entorno de los 17.000 millones de euros pretende movilizar recursos que complementen la inversión pública que en estos momentos tenemos en España. Además son unos presupuestos que tienen como objetivo el que alcancemos una sostenibilidad económica y medioambiental a través de la aplicación de la orden ministerial de eficiencia que publicaremos próximamente, pero que, no obstante, en todas nuestras decisiones la estamos ejecutando y la estamos aplicando. Como es lógico, dentro de esta sostenibilidad económica y ambiental tiene mucho que ver la actualización del PEI para los años próximos, en cuyo *iter* de actualización hemos tenido una conferencia sectorial en fechas pasadas con las comunidades autónomas, en la que les hemos entregado las directrices que hemos elaborado para el PEI nuevo, para el PEI actualizado. Esas directrices van a ser, como es lógico, debatidas y analizadas con las comunidades autónomas en sucesivas conferencias sectoriales, y también espero que lo sean en esta Comisión de Fomento, de acuerdo con uno de los acuerdos, valga la redundancia, planteados en esta Comisión para hacer frente a la actualización del PEI y a los métodos y modos

de financiación de las infraestructuras. Entendemos que estos debates, estas decisiones que se puedan plantear nos vendrán muy bien para hacer frente a los procesos de inversión que tienen que producirse en España en los años próximos, cuando la iniciativa privada tendrá que asumir una mayor cota de presencia en lo que es el desarrollo y la prestación de servicios de infraestructuras y transportes.

En cuanto a las reformas estructurales que nosotros hemos puesto en marcha, y con independencia de que ya las explicará con más detalle la secretaria de Estado de Transportes, hay una de ellas, que es el Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías, que indudablemente está cabalgando entre las dos secretarías de Estado por cuanto que, junto a la construcción y a la atención al desarrollo de la red ferroviaria de transporte, existe también la forma de llevar a cabo ese transporte a través de Renfe-Operadora o de los actores privados, de los operadores privados que en estos momentos tienen la licencia oportuna para realizarlo. Este Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías se enmarca dentro de las directrices y de las pautas del PEI y tiene mucho que ver con la prioridad que ha marcado el ministerio respecto a que el transporte ferroviario sea uno de los modos que tiene más atención y, desde luego, mayor desarrollo en lo que son estos presupuestos, como verán con las cifras que les indicaré a continuación.

Señorías, dentro de lo que son los planes de austeridad y eficiencia, esas cifras que les he dado antes de los 1.300 millones de euros en gasto corriente y de personal en los cuatro años que pretendemos ahorrar, y ese plan de eficiencia que está suponiendo y va a suponer un ahorro de un 22 por ciento de media en los costes de construcción, según unas cifras que están evaluadas dentro de nuestro propio proyecto, espero que sean consideradas, tenidas en cuenta como un esfuerzo que se hace por parte del Ministerio de Fomento cara a atender las políticas de austeridad que viene desarrollando y que en muchas ocasiones han puesto de manifiesto sus señorías a la hora de hacer propuestas de mociones como la que se han presentado en el Pleno del Congreso o en el Pleno del Senado, en donde, además de hacer frente a la forma de realizar la construcción de infraestructuras, han puesto de manifiesto su interés y su deseo de que produjéramos políticas de reducción del gasto corriente y de reducción del gasto de personal. Así lo hemos llevado a cabo. Sin lugar a dudas, el subsecretario dará una explicación más detallada de en qué consisten estas reducciones, pero nuestro objetivo está planteado en que el gasto corriente lo reduzcamos en un 9 por ciento o en un 8 por ciento en el año 2011, y que el gasto de personal del conjunto del ministerio y los organismos públicos dependientes de él se reduzca un 7,5 por ciento.

Nosotros, señorías, en el plan de eficiencia, que tiene que acometer, que tiene que garantizar que exista una seguridad en el funcionamiento de nuestro sistema de transporte, que tiene que haber una mejor funcionalidad de nuestro sistema de transporte y que tiene que haber una reducción de costes en la obra pública, como he indicado con anterioridad, estamos finalizando la elaboración de la orden ministerial. Esa orden ministerial por la que ya estamos aplicando ese plan de eficiencia ya ha supuesto que en las obras y proyectos que actualmente estamos desarrollando, ejecutando, exista un ahorro importante que ronda el 16 o el 18 por ciento respecto a los presupuestos de licitación y de adjudicación. Eso quiere decir que las actuaciones que estamos planteando tienen el rigor de una buena construcción: compatibilizar la buena construcción, la calidad y la seguridad de nuestras obras con una reducción de los costes y una aplicación de materiales que nos permitan hacer frente a esta reducción de los costes de la obra pública. Sin lugar a dudas van a contribuir a que la frase que ha dicho el ministro en reiteradas ocasiones, con menos hacer más, se va a poner de manifiesto cuando este plan que ahora estamos planteando y estamos practicando se consolide de forma definitiva, y este 22 por ciento que queremos reducir se lleve a cabo sin ninguna dificultad; con lo cual obtendremos y tendremos más recursos para hacer frente a nuestras necesidades de inversión.

Señorías, nosotros, como recursos totales del Ministerio de Fomento estamos hablando de una cifra elevada dentro del contenido del presupuesto; a pesar de la reducción que tenemos en el propio presupuesto del Ministerio de Fomento estamos hablando de más de 22.000 millones de euros que vamos a movilizar como recursos totales del Ministerio de Fomento, de los cuales 13.626 millones de euros, es decir un 62 por ciento, va a ir a inversión en cualquiera de los modos de transporte, y 8.447 millones de euros, es decir un 38 por ciento, va a ir a gastos operativos, es decir va a ir a gasto corriente, a gasto de personal, a gasto financiero y a subvenciones al transporte público. Dentro de los parámetros de la inversión total, y por modos, permítanme que haga una comparativa, no con el objetivo de plantear agravios de una u otra época sino simplemente para tener un escenario en el que hablamos de cuál ha sido la inversión que se ha producido en estos años anteriores y cuál es la inversión que se va a producir ahora, para que se den cuenta de que, a pesar de los recortes, a pesar de la situación en que nos encontramos con este proceso de ajustes y con esta reprogramación que hemos llevado a cabo, fundamentalmente en carreteras, la inversión que se plantea está en unos límites importantes, en unos números importantes para hacer frente a nuestras necesidades de infraestructuras.

Hay una cosa que me gustaría que ustedes tuvieran en cuenta. Nosotros estamos en un momento en el que la inversión que se ha llevado a cabo en los últimos años en infraestructuras ha situado a España como el país que más kilómetros de alta velocidad tiene; el país que tiene un número muy importante, desde luego en Europa el más importante en kilómetros de autovías y autopistas; el país que tiene una red aeroportuaria y que ha producido una inversión muy potente en aeropuertos en el conjunto del Estado, en los 47 aeropuertos que tiene el

Estado; y el país que ha puesto en funcionamiento el mayor número de metros de atraque en los puertos. Esta situación de las infraestructuras supone un esfuerzo que se ha hecho como país en los últimos tiempos, y por supuesto estamos dotados de una red de infraestructuras que es perfectamente equiparable, o en muchos casos es mejor que gran parte o que casi todos los países de la Unión Europea. En los años 2001-2004 la inversión total de todos los modos de transporte fue de una media de 10.086 millones de euros. Entre los años 2005 y 2008 estamos en 15.497 millones de euros. La media de los años 2009-2011 se sitúa en 16.765 millones de euros. Con ello quiero decir que a pesar del recorte, a pesar del ajuste que hemos producido en este proceso entre el año 2010 y el año 2013 para conseguir el 3 por ciento del PIB, para alcanzar el 3 por ciento del PIB, nos encontramos con unas cifras que son perfectamente defendibles, perfectamente equiparables, y desde luego muy superiores a las que en otros países de la Unión Europea se están dedicando a la configuración de las redes de infraestructuras de cada uno de esos países. Tengan en cuenta que ese porcentaje que sobre el PIB estamos dedicando a la construcción de infraestructuras, si lo comparamos con el Reino Unido, con Estados Unidos o con Alemania —indudablemente nos encontramos que se sitúan en el 0,50 por ciento del PIB en Reino Unido, el 0,54 por ciento en Estados Unidos, el 0,69 por ciento en Alemania o el 1,70 por ciento en España— nos podemos dar cuenta de que duplicamos sin lugar a dudas la inversión que estamos dedicando a nuestros proyectos de infraestructuras en el conjunto del Estado.

Si vamos a cada uno de los modos de transporte, y estamos hablando del capítulo 6 del proyecto de presupuesto del año 2011, nos encontramos con que dentro del conjunto de los modos los ferrocarriles tienen una atención especial porque se llevan el 60 por ciento del presupuesto, son 7.699 millones de euros, y tiene que ver con lo que he indicado anteriormente de la prioridad que estamos dedicando al transporte ferroviario en nuestro país. Las carreteras se sitúan en un segundo lugar, con el 20 por ciento, que son 2.529 millones de euros; los aeropuertos en tercer lugar, con un 10 por ciento, que son 1.345 millones de euros; los puertos y la seguridad marítima en 1.206 millones, que es un 9 por ciento; y el resto son 68 millones de euros, que es un 1 por ciento. Con todo este volumen de recursos estamos atendiendo, creo yo, a los objetivos que tenemos marcados por el propio PEI y que vamos a actualizar. Son objetivos en los que se expone de manera muy clara que la inversión y la atención al ferrocarril se incrementa porque estamos planteando ya un incremento de 6 puntos en el ferrocarril sobre los presupuestos de 2010.

Dentro de las inversiones, dentro de lo que está planteando nuestro sistema ferroviario, de los 7.699 millones de euros, 7.106 millones de euros, es decir un 92 por ciento lo vamos a dedicar a las infraestructuras del ferrocarril, y el 8 por ciento lo vamos a dedicar a la adquisición de material móvil. Me gustaría, señorías, que cuando hablamos de ferrocarril y de la prioridad que le estamos dando hiciéramos una referencia y una aclaración a que las inversiones que estamos planteando en ferrocarril son inversiones en las que se puede segregar perfectamente la atención que prestamos a cercanías, en las que dejamos un 9 por ciento de nuestros presupuestos, de los 7.106 millones de euros, frente a las redes de alta velocidad y red convencional, en las que el tránsito de mercancías y el de pasajeros se confunde en muchos corredores. En España tenemos corredores que tienen una atención especial y única al transporte de viajeros y hay otros corredores en los que se puede combinar perfectamente el transporte de viajeros con el transporte de mercancías. Por lo tanto, ese concepto que habíamos acuñado, y que había sido criticado, de las altas prestaciones se pone de manifiesto cuando esas redes pueden llevar a cabo el transporte de mercancías en itinerarios, en corredores donde el transporte de viajeros no tiene la incidencia que en otros. Es decir, entre Madrid y Barcelona o Madrid y Málaga es muy difícil que sobre una misma línea de ferrocarril, sobre una línea de alta velocidad pueda circular transporte de mercancías, porque la capacidad necesaria para el transporte de viajeros invalida que esos corredores, que esos ejes puedan hacer frente al transporte de mercancías. Pero hay otros corredores en los que indudablemente el transporte de mercancías puede vivir, puede sobrevivir con el transporte de viajeros, y por lo tanto puede perfectamente llevarse a cabo inversiones que permitan el uso de estas infraestructuras para los dos tipos de transporte. Esta reflexión que les hago, que viene a raíz de todo el debate que se ha producido estos últimos años respecto a la construcción de estas vías, de estas líneas, y a la atención que tenemos que prestar a las mercancías, es porque nosotros entendemos que esos corredores están delimitados, están ya determinados en el Plan de transporte de mercancías por ferrocarril que presentó el ministro de Fomento hace unas semanas; son corredores en los que la inversión también se produce de manera destacada.

Hay unos datos que voy a comentar, con independencia de que el secretario general de Transportes se los indique con mayor definición. Nosotros tenemos corredores de mercancías en los que se ha producido ya o se está produciendo una inversión que nos va a permitir mejorar nuestro transporte de mercancías. Cuando estamos hablando de la variante este de Valladolid, pongo por ejemplo, es un corredor que está en construcción, por lo tanto es una obra que va a venir muy bien para el transporte de mercancías y que indudablemente va a hacer posible que el transporte de mercancías tenga una especialización en esa línea; o con la variante de Figueras, la primera fase; o con la del Papiol-Mollet, donde las obras que estamos ejecutando nos van a permitir sacar las mercancías del puerto para incorporarlas a la línea que llega a la concesión Figueras-Perpiñán en este año 2010. Es decir, les pongo algunos ejemplos para que entiendan que la inversión que estamos produciendo ya tiene que ver con los objetivos del Plan de transporte

ferroviario de mercancías y que indudablemente, siendo sobre línea convencional en muchos de los casos, va a resultar beneficiosa para que el transporte de mercancías tenga reconocida la prioridad que desde el Gobierno y desde el Ministerio de Fomento se le da para que se pueda ejecutar sin ninguna dificultad.

Señorías, para que vean un poco a qué ejes, a qué cometidos está atribuida en el proyecto de presupuestos de 2011 la inversión en alta velocidad para mercancías y pasajeros, permítanme que les indique que el 34 por ciento de la inversión está destinado al eje norte-noroeste de alta velocidad, es decir, al eje que va hacia Galicia y Asturias, a través de Castilla y León. El 33 por ciento está destinado al corredor mediterráneo; un 11 por ciento está destinado al eje transversal andaluz y conexiones de alta velocidad en Andalucía; otro 11 por ciento está destinado al Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana; un 5 por ciento lo destinamos al Madrid-Extremadura-frontera portuguesa; un 2 por ciento lo destinamos a la conexión de alta velocidad Atocha-Chamartín; un 2 por ciento a la ampliación del complejo de Atocha, cuyas obras me imagino que ustedes verán cuando vayan a coger el tren; al corredor Cantábrico-Mediterráneo; y fundamentalmente a temas de proyectos (aquí no incorporo las obras que se van a llevar a cabo entre Castejón y Pamplona) destinamos un 1 por ciento (aquí, en este corredor, en las licitaciones que vamos a llevar a cabo de colaboración público-privada, está la electrificación de la línea entre Zaragoza y Teruel, que permitirá el tránsito de trenes de alta velocidad desde Zaragoza hasta Teruel en el año 2012). Como les digo, el resto de los puntos que están dentro de este corredor son estudios informativos y proyectos que estamos ejecutando y que no vamos a parar.

Señorías, en cada uno de los ejes dedicamos al corredor norte-noroeste de alta velocidad 1.793 millones de euros, que están destinados al eje atlántico de alta velocidad, al Medina-Zamora-Ourense, al Ourense-Vigo, al Ourense-Santiago, al Ourense-Lugo, al Madrid-Segovia-Ávila-Salamanca, al Medina-Salamanca, al Valladolid-Burgos-Vitoria, al Venta de Baños-León-Asturias, a la variante de Pajares, al León-Ponferrada, al Palencia-Santander, a la línea de alta velocidad del País Vasco y la Y vasca, y a los accesos a Logroño. En el corredor mediterráneo dedicamos 1.684 millones de euros destinados al Tarragona-Barcelona-frontera francesa, al Papiol-Mollet, al Castellón-Vandellós-Tarragona con conexión Madrid y Barcelona, a la LAV Levante-corredor mediterráneo, al Murcia-Almería, al Murcia-Cartagena, y al Almería-Algeciras cuyos estudios previos estamos llevando a cabo. Les tengo que significar que están incluidos, como es lógico, no solamente los recursos que dedicamos a obras, sino también a estudios informativos y a proyectos. Pongo un ejemplo de la idea que llevamos para que ustedes tengan claro cuál es nuestro objetivo. Si ha habido afección a las obras en materia ferroviaria, que ha sido la mínima comparado con la afección que ha habido en carreteras, es cierto que los proyectos que tenemos en marcha van a continuar. Ayer tuve una reunión con una alcaldesa de Montcada i Reixac, y tenía cierta duda, me dijo, sobre qué iba a suceder con el soterramiento de sus vías en Montcada i Reixac. Claro, ese es un soterramiento caro, pero también es un soterramiento del que nosotros hemos aprobado todo el proyecto básico hace muy pocas fechas. Lo vamos a publicar en el Boletín Oficial del Estado, vamos a llevar a cabo el proyecto constructivo, y, como es lógico, en el momento en que tengamos los recursos posibles que nos permitan iniciar esa obra la llevaremos a cabo. ¿Con ello qué les quiero decir? Les quiero decir que los proyectos y estudios que tenemos en estos momentos en fase de redacción no los vamos a parar. Porque a veces se ha dado la impresión en todo este proceso de ajuste que se ha generado cierta inquietud sobre el futuro, ya no solo de las obras, sino también de qué va a pasar con todas aquellas actuaciones que estaban en estudio o en proyecto y sobre las que se dudaba o existía el interrogante de que pudieran continuar en ejecución. Nosotros entendemos que estos proyectos, estos estudios tienen que continuar; que se les aplicará como hemos hecho en muchos casos la orden de eficiencia que estamos aplicando ya en estos momentos a las obras y a proyectos que hay en marcha, pero sin lugar a dudas lo que pretendemos es, puesto que estas obras suponen compromisos o actuaciones necesarias para superar determinadas barreras, continuarlas y ejecutarlas sin ninguna dificultad.

Al eje transversal andaluz y conexión en alta velocidad de Andalucía vamos a destinar 567 millones de euros, que van a ir a la línea Bobadilla-Granada, a la Sevilla-Cádiz, Madrid-Jaén, Sevilla-Huelva y Algeciras-Bobadilla. En la línea Sevilla-Huelva, nuestra idea —así lo hemos puesto de manifiesto a la hora de elaborar el listado de proyectos que pueden ir a los CPP— es acabar los proyectos que tenemos iniciados. Cuando los tengamos finalizados, tras todos los pasos que tenemos que dar de análisis económico-financiero de la actuación, de supervisiones, de modificación de todos los pliegos, sin lugar a dudas este como otro de los proyectos que luego les indicaré, lo vamos a someter a la colaboración público-privada.

Al eje Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana van destinados 558 millones de euros. Como es lógico, el Madrid-Cuenca-Valencia se va a poner en servicio, como ustedes ya saben, el día 18 del mes de diciembre; y continuaremos con las obras de la Madrid-Albacete-La Encina, con el objetivo de acelerar la conexión con Alicante y también la conexión con Murcia y el resto del corredor mediterráneo. A la variante Madrid-Extremadura-frontera portuguesa destinamos 251 millones de euros; a la conexión de alta velocidad Atocha-Chamartín, al túnel que estamos construyendo entre Atocha y Chamartín, destinamos 119 millones de euros; al complejo de Atocha, a la ampliación, van 118 millones de euros, para acometer el conjunto del complejo y poder dar así cabida o una recep-

ción más adecuada a todo el tráfico de alta velocidad y de cercanías que existe en Atocha; y al corredor Cantábrico-Mediterráneo, como les decía, destinamos 11 millones de euros para los proyectos. Uno de los aspectos, junto a la obra nueva que estamos llevando a cabo en el desarrollo de nuestras infraestructuras ferroviarias, tiene que ver con la conservación de la red, a la que vamos a destinar 1.057 millones de euros. La conservación de la red, como es lógico, tiene mucho que ver con el número de kilómetros y que exista un mejor mantenimiento. De los 13.354 kilómetros de vías en explotación —hay 640 kilómetros más que en el año 2004— vamos a destinar 79.152 euros por kilómetro en 2011. Esto significa que el peso de la conservación en la red de las infraestructuras ferroviarias se ha incrementado de manera notable. En el año 2004 suponía el 6,89 por ciento de la inversión total y en el año 2011 supone el 16,52 por ciento.

En carreteras, el proyecto de presupuestos contempla una inversión de 3.011 millones de euros, de los cuales a construcción se va el 48 por ciento, a conservación el 36 por ciento, a convenios con otras administraciones, tanto autonómicas como municipales, el 11 por ciento, y a rebaja de peajes el 5 por ciento. Se va a actuar sobre más de 1.500 kilómetros de autovías, teniendo en ejecución 1.250 kilómetros en estos momentos, y se van a poner en servicio más de 250 kilómetros de autovías en el año 2011. Es decir, va a haber en el año 2011 más de 11.000 kilómetros, frente a los 3.000 kilómetros más que había en el año 2004. En nuestro proyecto de presupuestos, en la construcción de estos ejes viarios de gran capacidad, los recursos van a ir destinados a la A-2 del nordeste, a la A-4 en Despeñaperros, a la A-7 en el Mediterráneo, a la A-8 del Cantábrico, a la AP-9 del Atlántico (porque vamos a ampliar la capacidad de la AP-9 en Vigo, en el puente de Rande y en Santiago, en el entorno de Santiago), a la A-11 del Duero, a la A-12 del Camino de Santiago, a la A-14 Lleida-Sopeira, a la A-15 en Navarra, a la A-21 Jaca-Pamplona, a la A-22 Lleida-Huesca, a la A-23 tramo Nueno-Jaca, a la A-27 Tarragona-Montblanc, a la A-32 Linares-Albacete, a la A-33 Cieza-Font de la Figuera, a la A-54 Lugo-Santiago, a la A-56 Guntín-Ourense, a la A-60 Valladolid-León, a la A-63 Oviedo-La Espina y a la A-66 Ruta de la Plata.

Todas las autovías que les voy a indicar ahora que están en estudio y proyecto van a continuar con los estudios y proyectos hasta su finalización, para posteriormente ir a su licitación en función de las disponibilidades presupuestarias. Tenemos el tramo A-2 Fraga-Alfajarín, la A-24 Daroca-Calatayud, la A-26 Figueras-Olot, la A-40 Ávila-Cuenca-Teruel, la A-43 tramo Mérida-Puertollano, la A-48 Costa de la Luz (tramo Vejer-Algeciras), la A-57 (conexión A-52 con Pontevedra), la A-59 (conexión A-57 con la AP-9), la A-68 del Ebro —que es la de Figueruelas-Mallén y la dirección desde Zaragoza a Valdealgorfa y de Valdealgorfa a Vinaroz—, la A-76 Ponferrada-Orense, la A-72 Chantada-Monforte, la A-81 Granada-Córdoba-Badajoz, la A-83 Huelva-Zafra, la conexión A-2/A-23 entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo. Después como proyectos de actuaciones metropolitanas en torno a las ciudades tenemos el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, la B-40 orbital de Barcelona, la S-40 circunvalación de Sevilla, la hiperronda de Málaga, la circunvalación exterior de Granada, accesos a León, accesos a Coruña, variante norte de Ourense, la ronda de la bahía de Santander, conexión sureste de Murcia, ronda noroeste de Burgos, ronda exterior de Valladolid, nuevo puente sobre el Miño (en Lugo) y ampliación de la ronda norte de Zaragoza. En conservación y en seguridad vial en carreteras vamos a destinar 1.085 millones de euros, y si queremos establecer un comparación hay más peso, cada vez mayor, en la conservación de la red de carreteras del Estado, porque en 2004 suponía el 22,78 por ciento de la inversión total y en 2011 supone el 43,07 por ciento de la inversión total. Si lo trasladamos a euros por kilómetro nos encontramos con que en 2011 vamos a gastar 41.833 euros por kilómetro en conservación y seguridad vial, que es objetivo prioritario del ministerio. Como es lógico, por toda la atención que estamos prestando a las autovías de primera generación, esperamos que acaben las obras, todas ellas menos una, en el año 2011, de forma y manera que después sea solamente objeto de conservación y mantenimiento su funcionamiento.

Como saben ustedes, en el proyecto de presupuestos para 2011 contemplamos los proyectos y los estudios que tienen que ver con el desarrollo y con la atención al Plan extraordinario de infraestructuras. Es decir, este es un plan que es una apuesta conjunta del Gobierno, las entidades financieras y el sector para reactivar la economía y el empleo; es un plan que viene a complementar la inversión en infraestructuras sin afectar a la estabilidad presupuestaria, y pretendemos movilizar 17.000 millones de euros. Priorizamos, como es lógico, actuaciones en mercancías, actuaciones ferroviarias en mercancías y viajeros, y pretendemos que se concluyan los grandes ejes de carreteras. Este plan ya lo presentó el presidente del Gobierno, y también hizo referencia a él ministro de Fomento; es un plan cuya afección al presupuesto empezará después, dos años o tres años después, de que se hayan concluido las obras del propio plan para que se incorporen a los presupuestos los pagos por disponibilidad que tenemos que llevar a cabo, que tenemos que computar a cada ejercicio presupuestario en función del volumen, de la tipología y de la duración de la concesión que se haya puesto en funcionamiento para hacer frente a la ejecución de estos ejes.

Como ya les había comentado el ministro, en el año 2010 pretendemos que se liciten el haz Madrid-Galicia, Olmedo-Lubián-Ourense, la línea de alta velocidad Albacete-La Encina-Alicante (las instalaciones, porque la plataforma y la vía están en ejecución), la electrificación de la línea de Zaragoza a Teruel, el acceso al puerto de Algeciras, el complejo Vialia de la estación de alta velocidad de Vigo, el acceso al aeropuerto, la red de alta velocidad ferroviaria de Alicante —es la variante

de Torrellano, que nos permitirá liberar las cercanías interiores en Alicante—, y el nuevo centro logístico de Aranjuez, que es el expediente más avanzado y me imagino que en pocas fechas podrá salir a licitación. Para 2001 tenemos previsto que se pueda licitar la colaboración público-privada de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, los accesos ferroviarios y viarios al puerto de Barcelona, la línea de alta velocidad Palencia-Villaprovedo, la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, la línea de alta velocidad Valladolid-Palencia-León (las instalaciones), la prolongación de la C-5 de Madrid a Illescas, el baipás de mercancías Silla-Valencia, la línea de alta velocidad Valencia-Castellón, las actuaciones de la operación ferroviaria de Gijón, el centro logístico de Fuente San Luis en Valencia, el complejo Vialia de alta velocidad de Alicante y el complejo Vialia de la estación de alta de velocidad de Cádiz. En carreteras tenemos previsto que este año 2010 pueda salir adelante la autovía A-66, la Ruta de la Plata, el tramo Benavente-Zamora, que es el último tramo que nos queda para completar todo el corredor de la autovía de La Plata; y en 2011 tenemos previsto que después de los análisis y después de todas las evaluaciones que tengamos que hacer sobre cada uno de los proyectos, saquemos adelante la autovía A-8 en Cantabria entre Solares y Torrelavega, la autovía A-11 del Duero, la autovía A-21 Jaca-límite de Navarra, la autovía A-33 Murcia-Valencia, la autovía A-56 Ourense-Lugo, la autovía A-59 que incluye la circunvalación de Pontevedra, la autovía A-14 Lleida-límite provincia de Huesca y la autovía A-2 Barcelona-Girona.

Yo no sé si me queda mucho más tiempo, presidente, pero sí me gustaría decir que este es un presupuesto que tenemos perfectamente adaptado a las necesidades de nuestra economía, es un presupuesto que pretende, con el plan de ajuste que hemos llevado a cabo y con todas las actuaciones de reprogramación que hemos elaborado, fundamentalmente en carreteras, pretende que cubriendo estas necesidades priorice al ferrocarril como el medio de transporte que mayor atención se le presta dentro de los sistemas de transporte, y que sea un presupuesto que trabaje ya en lo que son los instrumentos de desarrollo del PEI y que signifique una atención especial a lo que es la seguridad y la conservación de nuestras infraestructuras. Como es lógico, los compromisos y los objetivos que tenemos de puesta en servicio de las actuaciones que estaban más avanzadas se siguen manteniendo, en algunos casos con algunos meses de retraso, pero indudablemente este año 2010 la llegada a Figueras desde el puerto de Barcelona, desde Can Tunis, eso se mantiene para que se lleve a efecto la conexión; la llegada de la alta velocidad a Valencia en el año 2010 se va a llevar a cabo, tal y como les indicamos; nuestros compromisos con Alicante 2012 o con Murcia 2014 o con el propio Castellón en torno a 2014, son compromisos que podemos cumplir perfectamente con estos presupuestos, al igual que nuestros compromisos con Galicia con la llegada de la alta velocidad en el año 2015 y la puesta en servicio de la línea Ourense-Santiago en el año 2011; son compromisos que se mantienen y que, por tanto, no hay ninguna dificultad para que su puesta en servicio se lleve a cabo de acuerdo con las previsiones que teníamos y con la ejecución de este presupuesto que hoy día les he presentado de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación van a intervenir los grupos parlamentarios de menor a mayor. Por tanto, en primer lugar, tiene la palabra el señor Jorquera del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, quiero dar la bienvenida al secretario de Estado. Quiero comenzar diciendo que en distintos debates en esta Comisión el BNG ha expresado su preocupación por un diseño ferroviario donde la apuesta por la alta velocidad, que nosotros compartimos, pudiese conllevar el abandono de la red convencional, es decir, nuestra preocupación por un modelo de planificación que pudiese hacer que Galicia en el futuro tuviese un ferrocarril realmente del siglo XXI pero que al mismo tiempo coexistise con una red ferroviaria más propia de principios del siglo XX en buena parte de la geografía gallega. Esta es una preocupación que manifestamos en multitud de ocasiones. Nosotros somos conscientes de que extender las líneas de alta velocidad exclusivas para transporte de pasajeros a absolutamente todos los puntos no es sostenible económicamente, pero siempre hemos sido partidarios de un esfuerzo de modernización de la red convencional para adecuarla a las altas prestaciones ferroviarias, para hacerla compatible para servicios de trenes rápidos, trenes regionales, trenes de proximidad y trenes de mercancías. Hago esta introducción, señor secretario de Estado, porque en la planificación de su ministerio y en su concreción en este proyecto de presupuestos, me temo muy mucho que esa dualidad, esa fractura en lo que afecta a Galicia se consolida; se concentran los esfuerzos presupuestarios del Ministerio de Fomento en el acceso central a Galicia por AVE, y aun así derivando a la colaboración público-privada buena parte de la actuación entre Lubián y Ourense, se concentran los esfuerzos presupuestarios en el eje atlántico entre Coruña y Vigo, y aun así introduciendo factores de incertidumbre con respecto a su horizonte de conclusión, que espero que me los pueda clarificar en el turno de réplica, pero hay una evidente infradotación, cuando no ausencia de dotación, en el resto de la red ferroviaria para adecuar la red convencional gallega a las necesidades de una sociedad del siglo XXI. No voy a ser exhaustivo al respecto, teniendo en cuenta los límites de tiempo establecidos, pero sí me gustaría que clarificase algunas cuestiones.

En primer lugar, eje atlántico Coruña-Vigo, que es el que concentra, en lo que afecta a la actuación en el eje costero gallego, el grueso de las inversiones. En la planificación plurianual se contemplan partidas de inversión

hasta el año 2014. Me gustaría que me contestase si eso significa que está prevista la conclusión del eje atlántico entre Coruña y Vigo en 2014 o si las partidas en la previsión plurianual que hacen referencia al año 2014 es el pago de las últimas certificaciones de obra pero el horizonte de conclusión se fija en 2013. En cualquier caso, estaríamos hablando de un horizonte de conclusión que ya excede la fecha inicialmente comprometida de 2012, una fecha que a su vez fue fruto de retrasos con respecto a las previsiones iniciales, y estamos hablando de un eje ferroviario donde, si no me confundo, las obras se iniciaron hace once años. Yo creo, tendría que repasar los libros de historia, que la Gran Muralla china llevó menos tiempo construirla. Pero en particular hay otros aspectos que nos preocupan más. No hay absolutamente ninguna dotación para otros tramos del eje atlántico, porque nosotros siempre hemos defendido que el eje atlántico había que contemplarlo en su integridad con origen en Ferrol y con terminación en Tui para enlazar en el futuro con las redes de altas prestaciones portuguesas. Ya sé que me va a contestar que Vigo-Tui no tiene dotación dado que parece que Portugal renuncia a conceder prioridad a la actuación de alta velocidad entre Oporto y el límite con Galicia. No obstante, nosotros siempre fuimos partidarios de que el Estado español cumpliese con sus deberes porque esa era la mejor manera de instar a Portugal a que también lo haga, pero en particular nos sorprende muchísimo la total y absoluta ausencia de dotación al itinerario entre Ferrol y Coruña. ¿Cómo se puede entender que no exista dotación después de que no se ejecutasen los 6 millones de euros presupuestados para este año 2010, después de que no se ejecutasen las partidas consignadas en anteriores ejercicios, después de que todas las partidas consignadas en los últimos ejercicios se derivasen a la actuación entre Coruña y Vigo, cómo se puede entender que después de cuatro ejercicios consecutivos siga este itinerario entre Ferrol y Coruña en fase de estudio? Yo le pido, señor secretario de Estado, que sea claro. Por lo tanto, que confirme en esta Cámara que ustedes renuncian a conectar Ferrol con las redes de alta velocidad. Creo que la sociedad necesita claridad, y nosotros desde luego no podemos encontrar otra interpretación a esta situación de total y absoluto abandono.

Me gustaría también que me clarificase si considera que la dotación de algo más de 5 millones de euros para la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias de la línea Ourense-Lugo es suficiente para asegurar la conexión también de Lugo con la alta velocidad, un compromiso adquirido solemnemente por el ministro. Es una dotación que se va a seguir destinando a la actuación en la variante de A Pobra de San Xulián, mientras no se pasa de la fase de estudio en el resto de la línea de alta velocidad Ourense-Lugo. Pero hay dos aspectos, en lo que al ferrocarril se refiere, que nos llaman poderosamente la atención. Es el hecho de que los accesos ferroviarios al puerto exterior de Ferrol y al puerto exterior de Coruña estén dotados con cantidades total y absolutamente simbólicas, que no permiten acabar con la fase de estudio y pasar a las fases siguientes del procedimiento administrativo. Si no me confundo, en el caso de Ferrol es el cuarto ejercicio consecutivo en el que tiene una dotación simbólica para estudios; en el caso de Coruña es el tercer ejercicio consecutivo. Yo creo que con esta dotación corremos el riesgo evidente de que una inversión cuantiosísima como es la que se destina a construir el puerto exterior de Coruña, que debe estar en pleno funcionamiento, operativo en el año 2015, no sea bien aprovechada porque en el año 2015, cuando esté concluido y operativo el puerto exterior de Coruña, no estarán resueltas sus conexiones ferroviarias, algo que va a significar un lastre para la competitividad de este puerto, para estar en condiciones de competir con otros puertos de la fachada atlántica y cantábrica. Me gustaría conocer el motivo y que usted, por lo tanto, fuese lo más concreto, lo más preciso posible en su respuesta.

También me gustaría preguntarle sobre distintas cuestiones relativas a la red viaria dependiente del Estado en Galicia, pero comprendo que debido a lo constreñido del tiempo es imposible hacer un repaso a todas las actuaciones. Por lo tanto, simplemente le voy a pedir que nos clarifique tres aspectos. Primero, A-8, autovía del Cantábrico a su paso por Galicia. En la consignación presupuestaria de los distintos tramos nos llama la atención la escasísima dotación presupuestaria para el próximo ejercicio a dos tramos, Mondoñedo-Lindín y Lindín-Carreira. En Mondoñedo-Lindín sabemos que surgió un problema en la construcción que obliga a la modificación del proyecto constructivo, y eso puede llevar un retraso en la finalización y puesta en funcionamiento de este tramo, y a esto puede obedecer la escasa dotación. Pero esto no afecta al tramo Lindín-Carreira, que sin embargo tiene tan solo una dotación de 3 millones de euros, derivándose el grueso de la inversión a 2012 y a 2013. ¿Confirma entonces usted, señor secretario de Estado, que la autovía del Cantábrico no estará en funcionamiento en la totalidad de los tramos a su paso por Galicia hasta el año 2013? Nos gustaría que nos aclarase este aspecto. Nos gustaría también que nos aclarase por qué tienen tan poca dotación tanto la A-57 como la A-59, autovías imprescindibles para resolver la saturación existente en la AP-9 entre Vigo y Pontevedra, para dotar de una mejor conexión a Vigo y Pontevedra, y también para proporcionar una salida rápida hacia Ourense y Madrid a la ciudad de Pontevedra. Nosotros discrepamos, como muy bien sabe, de la apuesta de su ministerio, que es priorizar la ampliación del puente de Rande, una actuación en una autopista de peaje gestionada por un concesionario privado, en vez de impulsar la construcción de estas rutas alternativas, que entendemos que resolverían mejor los problemas de movilidad existentes en esta zona. Por último, nos gustaría que nos aclarase la dotación que se contempla para otra actuación fundamental para mejorar los accesos a Coruña y descongestionar los accesos a Coruña, como es la C-14, la conocida como la tercera ronda. Nos sorprende en particular la

dotación y la programación plurianual prevista para el tramo As Lonzas-A Zapateira; para aquellas personas que no conozcan Coruña, precisamente el tramo que va a entroncar esta autovía con la ciudad, el tramo de conexión a la ciudad. Resulta que se contemplan para el próximo ejercicio 8.600.000 euros; para el año 2012, 60 millones de euros; para el año 2013, 2.500.000 euros. El ministro se comprometió a que el otro tramo, el que conecta la A-6 con A Zapateira, estaría en servicio ya en el año 2011, pero difícilmente puede ser rentable desde el punto de vista social poner en servicio este tramo en el año 2011 cuando el tramo que tiene que completar la conexión para entroncar con la ciudad de Coruña, según la programación que ustedes contemplan, no estará en funcionamiento hasta el año 2014 o el año 2013, en el supuesto de que las consignaciones presupuestarias para 2013 sean el pago de las últimas certificaciones de obra. Por lo tanto, también nos gustaría que nos explicase el porqué de este retraso con respecto a las fechas inicialmente previstas. Muchas gracias por la atención, señor secretario de Estado, me gustaría que fuese muy preciso en sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el señor Tardà en nombre de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **TARDÀ I COMA:** Señor Morlán, brevemente, y además debo decirle que es posible que cuando usted responda no pueda estar físicamente aquí, puesto que hay convocada la Comisión de Pactos de Toledo y hay que ir allí, pero leeré la transcripción hoy mismo, porque la verdad es que lo que vamos a preguntarle nos urge.

En primer lugar, es cierto que, constatando un descenso importante –usted ya ha explicado, y el ministro también, las razones que han llevado a ese presupuesto, se compartan o no se compartan– y atendiendo a que el presupuesto en curso ya experimentó un descenso respecto al anterior, de entrada nosotros inevitablemente nos preguntamos –no sé si usted lo comparte– y con un cierto contenido retórico, si una vez desglosadas las inversiones territorializables, la inversión en infraestructuras en Cataluña se corresponde con aquello que mandata la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía. De hecho, estamos en los preámbulos del debate parlamentario e instituciones como la misma Cámara de Comercio de Cataluña ya han puesto, creo que con razones, sobre la mesa que existe un desfase entre este 15,2 por ciento que se calcula a partir, repito, de las inversiones territorializables y el 18 por ciento que mandata la disposición adicional tercera. Bien, me gustaría que usted pudiera sacarnos de este escenario de un cierto descoloque, si me permite la expresión, puesto que habíamos hecho todo lo que habíamos hecho precisamente para llegar a un escenario de respeto al Estatuto de Autonomía de Cataluña y a la disposición adicional tercera, que fue lo que consagraba una cierta sostenibilidad en las inversiones.

Respecto a algunas cuestiones concretas, usted sabe que hay una obra, que es la conexión entre la AP-7 y la AP-2, que es donde converge quizás el núcleo más dinámico en estos momentos de la economía catalana, es decir, las comarcas del Vallès, del Baix Llobregat y del Barcelonès, donde se concentran, por ejemplo, por hablar solamente de un sector importantísimo para todo el conjunto de la economía del Estado, decenas de miles de puestos de trabajo de la industria auxiliar del automóvil, puesto que allí está SEAT y todo lo que significa para la economía catalana y la economía española, por no hablar de lo que significa este eje y esta obra que ha quedado ahí como si fuera el icono de todas las frustraciones.

Usted lo sabe porque lo habrá visitado, seguro, porque conocemos su diligencia y sus buenos contactos con el Gobierno de Cataluña. Yo no digo que a usted no le preocupe porque sabemos que es al revés, pero cómo puede ser que en el momento económico en el que estamos, tan difícil, en los lugares en donde todavía existe un dinamismo económico que puede ser el banderín de enganche de la recuperación económica, allí donde la obra está concluida al parecer ya en un 65 por ciento, veamos que en la partida figuran, si no estoy equivocado, 300.000 euros. Pone: A-2, tramo conexión Baix Llobregat AP-7, 300.000 euros. Es decir, cuesta mucho creerlo. Espero de usted algún guiño, porque si lo hay quizás es porque todavía hay vida, porque estoy convencido de que todo el mundo, desde el Partido Popular de Cataluña hasta Esquerra Republicana de Catalunya, se da cuenta de que aquello es, repito, el altar de todas las frustraciones, una obra de conexión de dos vías que en estos momentos son imprescindibles para la recuperación económica, el escenario —digamos— donde puede darse una cierta recuperación económica para estas tres comarcas: Baix Llobregat, Vallès y Barcelonès. Usted sabe que la obra está casi acabada y que no figura en los presupuestos, lo que incluso sonroja un poco. ¿Es posible que usted vea aquí alguna posibilidad, o se están planteando corregirlo?

En segundo lugar —y ya voy terminando, porque eran cosas muy concretas—, nos ha extrañado que usted haya dicho —me ha parecido oírle— que todo aquello que estaba en fase de estudio, es decir, el preámbulo para el proyecto constructivo, no iba a quedar en el olvido, es decir, que como mínimo todo quedaría en el ralentí, me ha parecido entender. No entiendo cómo, habiéndose consignado pequeñas partidas en ejercicios anteriores destinadas al soterramiento de la vía del ferrocarril de Renfe a su paso por el término municipal de Sant Feliu de Llobregat, en este proyecto de presupuestos para el año 2011 no figure nada. Solamente para ver si usted me puede iluminar —entiendo perfectamente que es un tipo de comparecencia para ilustrarnos—, me gustaría que me contestara a lo siguiente: ¿El hecho de que no exista partida significa que nos situamos en otro escenario, o bien hay alguna otra partida consignada en una partida

abierta o en un programa distinto que quizá yo no he sabido localizar?

Finalmente, respecto a la N-II, es cierto —y además lo sabemos porque el Gobierno de Cataluña ya se pronunció a raíz de las conversaciones con el Gobierno y con su ministerio— que las partidas de 2011 ya contemplan recursos para desbloquear la paralización de la N-II al sur de las comarcas de Girona. De hecho, se contemplan los tramos Maçanet-Sils y Sils-Caldes, pero respecto a Maçanet-Tordera, que también está paralizado, ¿cuál es, más allá de la falta de recursos, la razón estratégica que ha llevado a no apostar por este desdoblamiento? Y de ahí se deduce una pregunta: y este tramo ¿qué? Es decir, ¿puede existir, repito, algún otro programa o alguna otra vía prevista por parte del Gobierno a fin y efecto de que al menos si no simultáneamente sí sin grandes desfases esta última pueda ir más o menos en paralelo con las dos ya decididas?

En definitiva, estas son las tres preguntas, porque ya me ha aclarado usted lo de Montcada. Ciertamente, yo entiendo que si existe el compromiso de llegar a la frontera el 31 de diciembre de 2012 es evidente que esto quede subsumido. Si pudiera ser muy concreto se lo agradecería, y además mucho.

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

El señor **MACIAS I ARAU:** Bienvenido, señor Morlán. Le agradezco ya su buena predisposición a contarnos todo aquello que sabe, que es mucho.

Voy a formularle unas cuantas preguntas, pero para que esto no sea un coñazo le voy a entregar por escrito 42 preguntas de carreteras y 29 de ferrocarriles, y me va a permitir que dedique mi intervención —a alguna cuestión puntual sí que tendré que referirme porque ha hablado de ella el señor Morlán— a algunos aspectos conceptuales que creo que son importantes y que me gustaría transmitirle en nombre de mi grupo al propio Gobierno y también lógicamente a las señoras y señores diputados de todos los grupos. En primer lugar, desde el punto de vista de los presupuestos comprendemos la necesidad de un ajuste, aunque nos gustaría lógicamente que afectara menos a la inversión. Este es un razonamiento en el que no voy a incidir porque creo que lo podemos compartir todos. Hay lo que hay, hay que proceder al ajuste y ustedes intentan hacerlo lo mejor que pueden. De todas maneras, cuando uno analiza cómo se ha procedido a este ajuste, ustedes saben perfectamente que no compartimos su modelo. Yo veo que ustedes siguen haciendo crecer la burbuja. Yo creo que estamos construyendo una burbuja de infraestructuras en nuestro país. Leo: Fomento destina 800 millones de euros a las líneas de alta velocidad españolas en un solo Consejo de Ministros. Es decir, seguimos haciendo crecer la burbuja inmobiliaria, infraestructural en este caso. Esta cuestión a mi entender no es menor. Cuando hace cinco años algunos, desde distintos campos, no políticos sino sociales, económicos y universitarios, empezaban a denunciar la existencia de la burbuja inmobiliaria, nadie les creía, y acabó como acabó. Yo creo que estamos contribuyendo a una burbuja de infraestructuras. El señor Morlán sabe que esto me preocupa, más allá de mi adscripción a una fuerza política, de forma importante y, por tanto, nosotros no compartimos el modelo de estar parando unas infraestructuras. Ustedes intentan repartir el ajuste en toda la geografía española, pero siguen haciendo crecer la burbuja. Este es un mal modelo, es un pésimo modelo y habría que replantearlo, porque si no o bien va a estallar o bien desde el exterior nos lo van a imponer y, por tanto, creo que no sería honesto si no pusiera encima de la mesa esta grave preocupación.

La primera pregunta que le quiero formular se refiere a algo a lo que el señor ministro se comprometió y que yo pido, y esta sí que voy a leerla: Copia del informe sobre los criterios de evaluación de la utilidad social y económica de las inversiones que ha utilizado el Ministerio de Fomento para decidir la paralización de proyectos de inversión o el retraso en la ejecución de obras, con la valoración individual de cada uno de los proyectos de inversión. El señor Tardà le hablaba de una obra respecto a la cual resulta absolutamente incomprensible a todo el mundo, yo creo que también a ustedes —al bueno del señor López Heredia al que más—, que se suspenda, una conexión entre dos autopistas, con una IMD de más de 100.000 vehículos cada una. Como no existe la conexión, se hace sufrir a todos los municipios del Baix Llobregat, que no pueden conectar los vehículos pesados con mercancías peligrosas, etcétera, tienen que hacer recorridos absolutamente kafkianos. Para acabar esta obra, faltan del orden de 20 millones euros. Se suspende y se aplaza varios años. De hecho, el año que viene solo hay 300.000 euros. Es decir, si hubiera el más mínimo criterio de utilidad social y económica esta hubiera sido la última —fíjese lo que le digo, señor Morlán—, la última de las inversiones que se hubieran suspendido en toda España y, sin embargo, con toda la frialdad se suspende y ni siquiera se da ninguna respuesta para volver a planificarla. Pongo este ejemplo porque además lo ha mencionado el señor Tardà. Nos preocupa que no se haga. Usted dice: no, algunas cosas las vamos a hacer; por ejemplo, vamos a cerrar la Ruta de la Plata —me parece siempre un buen criterio cerrar itinerarios, por cierto—, y vamos a hacer que la primera obra del PEI sea el tramo Benavente-Zamora. Repito que soy partidario de cerrar itinerarios, pero seguramente la IMD de este itinerario con relación a la prevista para la obra que ha suspendido y el coste, que es del orden de cuarenta veces más, haría que cualquier estudio que encargaran ustedes a quien quisieran de evaluación de utilidad social y económica priorizaría alguna cosa por encima de las demás. Repito, no estoy diciendo que esto no se tenga que hacer, porque soy partidario del cierre de itinerarios.

Segundo elemento que nos preocupa, señor Morlán. Ustedes tienen firmados una serie de convenios con muchos gobiernos. Me permitirá que hable de convenios que tiene usted firmados con el Gobierno de la Generalitat. Voy a hablar de ellos porque aunque estamos —espero que por poco tiempo— en la oposición allí, sin embargo lo que hace nuestro Gobierno para nosotros va a misa. Firmaron una serie de convenios y uno tiene la sensación de que estos convenios no sirven para nada porque se incumplen sistemáticamente, y le voy a poner algunos ejemplos en materia de cercanías, donde aparte de la maraña entre SEIT y Seittsa —vamos a intentar conocer hoy en otras comparecencias como se sustancian sus partidas—, nos gustaría conocer con cifras cerradas que usted debe tener ciertas cuestiones. Cercanías de Barcelona, plan hasta 2014, 4.000 millones de euros. Si dividimos 4.000 millones de euros entre seis años, vemos que el año pasado ya no se cumplió la cifra, pero este año siguen bajando las cifras. Nos gustaría saber cuál es la previsión y que nos dijera sinceramente: con la actual situación económica, de estos 4.000 millones de euros solo podemos cumplir 1.000. Que se diga; creo que los ciudadanos lo valoraran. Lo que no podemos hacer es ir rebajando las partidas, no ejecutarlas y seguir con esta sensación de no priorización.

Hay otro tema que también nos preocupa. Usted da las cifras del corredor mediterráneo, el 32 por ciento. Evidentemente, esto tiene una pieza que no le voy a negar yo, que es de Barcelona a Figueras, donde hay inversiones para acabarlo. Este es un criterio que para Barcelona, para Valencia o para donde sea me parece acertado y lo compartimos. Pero en otro tramo, el de conexión ente lo que llamamos la línea de Euromed y la línea de alta velocidad en el Camp de Tarragona, los ritmos son realmente desesperantes, teniendo en cuenta que esta es una obra que se inició ya en época del señor Álvarez Cascos y que ha estado parada muchos años. Por tanto, que se vuelva a parar creo que es poco edificante. Había una previsión de 160 millones de euros que ustedes reducen a una cuarta parte; una reducción muy superior a la que tienen en el ministerio para una obra tan prioritaria, según dice el propio ministro y nosotros compartimos. Hay otra serie de cuestiones que son complicadas. Usted ha hecho mención a una de ellas que es el tema de Montcada. Usted recibió ayer a la alcaldesa de Montcada y ha dado la noticia de que ya tienen el proyecto básico aprobado —noticia que no se conocía y ahora se conoce; muy bien— y ahora van a encargar el proyecto constructivo. Esto significa que aunque tengamos poca dotación para el proyecto constructivo, no estará en disposición de ser aprobado como obra hasta dentro de uno o dos ejercicios, pero digámoslo también a los ciudadanos. Me gustaría que también pudiéramos obtener respuesta sobre esta cuestión.

Señor Morlán, yo sé que este ajuste ha afectado más a carreteras que a ferrocarriles, sobre todo porque ustedes no quieren pinchar la burbuja infraestructural, que es una burbuja de AVE básicamente, y esto presiona sobre carreteras. Esto me preocupa en general, para todo el Estado, porque esto también presiona a la baja los presupuestos de conservación ya poco dotados, pero me preocupa mucho más en relación con Cataluña, donde usted sabe que en cuestión de inversión en carreteras no vamos nada bien; vamos mal. Le voy a pasar también una lista de todas las obras, no las que ha suspendido o aplazado, sino las que estaban previstas que se podían iniciar, incluso con partidas en este ejercicio, y que lógicamente como no caben quedan pospuestas sine die. Esta es una reflexión importante, hay que hacer algo en materia de carreteras en Cataluña, que es la comunidad autónoma peor dotada de forma muy evidente en infraestructuras viarias y con más relación peaje-no peaje. Sabe que yo también comparto el criterio del ministro de no duplicación pero, por ponerle un caso, la variante Ribes de Freser no tiene una autopista paralela. Por tanto, hagamos una reflexión de utilidad. Creo que todos mis compañeros catalanes de los otros grupos van a compartir que como se van acabando en Cataluña otras inversiones, ferrocarril, aeropuerto, etcétera, hay que invertir de forma importante en carreteras, donde vamos muy retrasados y donde tengo la sensación de que este presupuesto es un paso atrás muy importante, incluso más allá de la magnitud del recorte que tiene lugar en toda España. Me gustaría que esto sirviera como elemento de reflexión y de buscar entre todos salidas de cara al futuro. Una vez más le agradezco a usted y a todos los miembros de su equipo la buena predisposición que suelen tener para informarnos.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor Morlán, bienvenido nuevamente a esta que fue su casa. Se lo repito con agrado cada año cuando comparece para la presentación de los presupuestos. Le señalo que haré una intervención de carácter general, con independencia de que posteriormente dejaré algunas preguntas concretas para no utilizar ese tiempo y esperar la respuesta por parte de su secretaría de Estado.

Señor Morlán, cuando hemos analizado los presupuestos que vinieron la semana pasada al Congreso y cuando hemos estudiado el documento en el cual ha basado usted su intervención esta mañana, la pregunta inmediata que surge es a qué responden estos presupuestos, porque si la respuesta es que es a la planificación, desde luego en absoluto. Son carentes de planificación en todo caso; es más, a veces están en contra de la planificación. ¿A criterios de priorización de obras? Luego lo veremos, pero tampoco. No hay aquí ningún criterio. Ni siquiera utilizando los argumentos que acaba de utilizar el señor Macias podemos decir que se ajusten a criterios de priorización. ¿A equilibrio entre inversión pública e inversión privada? Menos todavía, porque la inversión privada como utilización permanente para dar

cobertura a los presupuestos es bastante penoso. ¿Qué presupuestos tenemos hoy aquí, señor Morlán? Tenemos los presupuestos del remiendo; el remiendo a los rotos generados por una gestión desastrosa de estos últimos años, porque los recortes en los que tanto nos basamos y que tanto utilizamos han sido un añadido, han sido la escapatoria para ahora tratar de justificar unos presupuestos que no se sostienen. Señor Morlán, a ustedes los recortes del Gobierno les han venido como agua de mayo porque con ellos han podido ocultar una situación que no tenía sustento. Con los recortes ustedes están maquillando una situación insostenible. El año pasado, en esta misma Comisión usted dijo que los presupuestos del año 2010 servían para mantener el empleo, para contribuir al cambio de modelo y también para demostrar sensibilidad medioambiental, respeto al entorno y luchar contra el cambio climático. Pues, a fe que lo han conseguido. ¡Han mantenido el empleo y han contribuido al cambio de modelo, señor Morlán! ¡Esto es increíble! También dijo el año pasado que respondían a objetivos a largo plazo. Señor Morlán, si en febrero ya estaban muertos esos objetivos a largo plazo. Por lo tanto, los presupuestos del año 2011, consecuencia de la maravillosa gestión y ejecución del presupuesto del año 2010, adolecen de los defectos de no responder a ningún tipo de coherencia y organización. Hace un rato, utilizando ese documento —por cierto, documento que ahora comentaremos y que está en la web del ministerio—, dijo que responden a competitividad, eficiencia, cohesión territorial. Señor Morlán. **(Risas.)** No le confundo, que nadie malinterprete mis palabras. Señor Morlán, otra vez palabras huecas, al igual que cuando se habla de mantener el empleo o ayudar al cambio de modelo, o cuando se refiere a las reformas estructurales del transporte. Señor Morlán, es increíble que los presupuestos del año 2011 digan que se apoyan en las reformas estructurales del transporte y que parten de ellas, cuando en realidad se refieren a reformas que se han prometido, reprometido y vuelto a prometer en el año 2010, que se tenían que haber hecho, que justificarían los presupuestos del año 2011, pero que están sin hacer.

Habla usted de navegación aérea, cuando han cerrado en falso el tema de los controladores y es una ley que todavía estamos viendo a pedacitos y no en su conjunto. En cuanto al nuevo modelo aeroportuario, estamos en el mes de octubre, cuando se iba a haber hecho en el mes de diciembre del año pasado. El Plan estratégico de transporte de mercancías por ferrocarril vemos que, presentado el día 14 de septiembre, no va a poder tener ningún tipo de eficacia hasta final del año que viene, si es que la tiene. Por tanto, señor Morlán, nuevamente no se sostienen los presupuestos. Habla usted de un plan de austeridad. No será el ejemplo y el trasunto de lo que ha pasado este año. Ha hecho una referencia pequeñísima —que me gustaría que aclarara porque es muy importante— a ese 22 por ciento en la reducción de obra pública. Las preguntas son, en primer lugar, a partir de qué proyectos se va a aplicar y, en segundo lugar, cómo se van a terminar las obras que se van a ver afectadas por los recortes y si directamente les afecta o no esa reducción del coste de la obra pública, si va a afectar a la calidad o a las condiciones técnicas y, por lo tanto, a la seguridad. Nada más se ha hablado del 22 por ciento, pero no se dice en qué consiste ese recorte de la obra pública. Y siguen ustedes insistiendo en la prioridad del ferrocarril. Si tenemos que reconocer que existe esa prioridad porque solo cae un 31 por ciento en el porcentaje con respecto al año 2010, será porque la carretera baja el 50 por ciento. Si eso lo tenemos que tomar como prioridad del ferrocarril, entonces bien.

Señor Morlán, lo que ya no es de recibo, lo que hay que denunciar de una manera patente por respeto a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, son las referencias al impulso de la colaboración público-privada, pero fundamentalmente, señor Morlán, el justificar los presupuestos del año 2011 con un plan extraordinario de infraestructuras inexistente. Señor Morlán, este documento del Ministerio de Fomento que usted ha utilizado aquí hoy hace referencia expresa a un plan extraordinario de infraestructuras que no se contiene en ninguna partida dentro del proyecto de ley de presupuestos presentado en este Congreso. Por tanto, ustedes están justificando las deficiencias del proyecto de ley de presupuestos del año 2011 con un plan extraordinario de infraestructuras inexistente y que, desde luego, no computa ni juega con los presupuestos del Estado, señor Morlán. Eso es impresentable; es impresentable porque estamos hablando, le insisto, de la ley de presupuestos no estamos hablando del plan extraordinario de infraestructuras, plan extraordinario —y luego tendremos ocasión de hablar con la secretaria general de Planificación y presidenta de Seitsa— que usted ha vuelto a repetir aquí hoy que se basa en los convenios con la banca y en los convenios con las constructoras. Ya es hora de que, después del 7 de abril —es decir, hoy se cumplen seis meses—, sepamos algo de ese plan extraordinario, de ese convenio con la banca o de esos acuerdos con las empresas. Señor Morlán, este documento se parece al camarote de los hermanos Marx, salen las obras a puñetazos. Aquí empiezas a ver relaciones de obras entre estudios y proyectos, actuaciones de todo tipo, plan extraordinario de infraestructuras, etcétera, pero luego vas a los anexos de inversiones o a la memoria de lo que estamos debatiendo, que es el proyecto de presupuestos, y no aparece ni una sola partida. Por lo tanto, señor Morlán, dígamelas usted luego, porque hoy es la primera vez que hemos tenido conocimiento de cuáles van a ser las obras de ese plan extraordinario que supuestamente se van a licitar en el año 2011. Conocíamos las ocho obras del año 2010 y hoy, por la vía esta comparecencia, señor Morlán, tenemos qué conocer cuáles son las obras de ese maravilloso plan extraordinario de infraestructuras de 17.000 millones; por la vía de la comparecencia en presupuestos cuando el proyecto de ley de presupuestos no dice nada. Por tanto, los presupuestos son increíbles, y lo más claro que tenemos son las declara-

ciones del propio presidente del Banco de España, que ayer dijo que estos presupuestos deben de tener un plan B porque en sí mismos son increíbles.

Como siempre y además, tenemos la gran discusión en cuanto a las cifras. Yo jamás quiero corregirle la plana, pero sí que estudio los presupuestos y cuando veo que las cifras del Ministerio de Fomento en el proyecto de presupuestos ascienden en inversiones a 2.973 millones de euros y usted aquí hoy ha hablado de 13.626, me gustaría saber dónde están. En cambio, ocurre lo contrario con otras partidas. En carreteras, en el 453.B y C, junto con Seittsa, usted habla de 2.529 millones, y si se lee el presupuesto aparecen 2.757. Es decir, en la ley de presupuestos aparece más dinero de lo que usted ha dicho aquí hoy. Por tanto, hay una improvisación o una falta de coordinación importante. No así en ferrocarril, donde usted habla hoy de inversión —no de material móvil— en infraestructuras por 7.106 millones y en los presupuestos que estamos debatiendo aparecen 6.154. Aquí las cifras son ya muchísimo más importantes y por supuesto muchísimo más delicadas a la hora de que usted nos las justifique. Le ruego, al igual que hice el año pasado, que nos desagregue cuáles son las partidas que pueden dar lugar a esas cantidades que usted ha dicho esta mañana, que responden a este documento, pero que no están el la ley de presupuestos que tenemos aquí hoy.

No sé el tiempo que tengo.

El señor **PRESIDENTE:** Un par de minutos más, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Usaré ese par de minutos y le prometo señor presidente que no me excederé.

Hay un abandono en la inversión, abandono que además se manifiesta cada vez que tratamos de analizar una obra. Se dijo por el ministro por activa y por pasiva que en el proyecto de presupuestos nos enteraríamos de cuál iba a ser el contenido real no solamente del recorte sino de la reprogramación y las inversiones en los siguientes ejercicios. Nos hemos molestado en comprobar una a una y efectivamente, señor Morlán, es verdad que están referidas las demoras en el ejercicio 2011 de cada una de las obras, pero el que hay por encima de 150.000 euros alcanza los 300.000. Es decir, que en el año 2011 hay nuevamente un parón y un traslado al 2012 o al 2013 de las obras que han sido objeto de los recortes en este ejercicio 2010. Por tanto, no ha sido un recorte momentáneo y coyuntural por las circunstancias, no; es un recorte en toda regla y que implica un incumplimiento por parte del Estado de todas sus obligaciones contractuales. Además, señor Morlán, si analizamos lo que ustedes voluntariamente han puesto en el presupuesto para la previsión de los ejercicios 2011, 2012 y 2013 vemos que ustedes, voluntariamente, saben que vamos a una baja en la inversión hasta el ejercicio 2013 del 44,1 por ciento y que en ferrocarril ese 44,1 se transforma en el 56,4 por ciento. Es decir, 8.990 millones de euros menos con referencia a lo que se tenía que haber invertido, que no se ha hecho, en este ejercicio. Porque, señor Morlán, la otra cuestión cuando ustedes presumen de inversión es la referencia a la ejecución presupuestaria o a la licitación. Pues bien, 38 por ciento de licitación a 1 de septiembre de este año en el Ministerio de Fomento en relación con el año pasado —38 por ciento— y 29 por ciento, con referencia también al 1 de septiembre, de obligaciones reconocidas sobre créditos totales; el 29 por ciento de ejecución presupuestaria, señor Morlán. Y luego tenemos que oír aquí la referencia a las inversiones de los ejercicios del gobierno del Partido Popular con respecto a las suyas. Resulta patético que todavía, después de siete años, un gobierno tenga que recurrir a la comparación con unas cifras que no son comparables porque no son homogéneas, encima volvemos a comparar peras con manzanas.

Por tanto, señor Morlán estamos ante unos presupuestos que no se sostienen y la prueba está en el crecimiento del paro. Con estos presupuestos vuelve a crecer el paro porque se baja sustancialmente la inversión productiva. Nosotros estamos de acuerdo con los recortes pero no con dónde se están produciendo. Usted sabe en qué situación están las empresas y cómo se está forzando la máquina para que puedan seguir admitiendo las imposiciones sobre la demora de los contratos. Estamos en una situación en la que las empresas van a desaparecer en un porcentaje muy importante. Por tanto, señor Morlán, creo que estos presupuestos deberían ser retirados voluntariamente, máxime después de lo que dijo ayer aquí el responsable del Banco de España, y traigan ustedes los presupuestos del plan B, que serán a lo mejor más realistas y más acordes con las necesidades actuales.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, en esta primera tanda de intervención de los grupos tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Señor secretario de Estado, gracias por su comparecencia ante esta Comisión de Fomento. El Grupo Parlamentario Socialista hace una valoración positiva del proyecto de presupuestos que usted nos ha presentado hoy en el área de planificación e infraestructuras. Tenía usted una misión difícil; se trata de hacer compatible el ajuste inevitable en las cuentas públicas, el ajuste en el gasto fruto del compromiso que España ha adquirido con sus socios europeos para acelerar la reducción del déficit, con el mantenimiento razonable del ritmo de inversión productiva a fin de seguir incrementando la competitividad de nuestra economía, a fin de seguir aumentando la cohesión social y territorial de nuestro país y a fin de seguir contribuyendo a la recuperación económica y a la generación de empleo. Es una misión difícil la de compatibilizar estos dos objetivos, ajuste y mantenimiento de un ritmo razonable

de inversión productiva en materia de infraestructuras, y usted, el equipo del Ministerio de Fomento, de la Secretaría de Estado que usted representa, lo ha resuelto muy bien.

Los Presupuestos Generales del Estado deben analizarse siempre en su contexto, no es igual un presupuesto planificado y ejecutado en fase de crecimiento económico que un presupuesto planificado y a ejecutar en fase de crisis; no es igual un presupuesto en un contexto de incremento de los ingresos tributarios que un presupuesto que se realiza, que se proyecta y que se ejecuta en un contexto de reducción de los ingresos fiscales; no es igual un presupuesto en un contexto de austeridad marcado por las normas, por el mandato de este mismísimo Parlamento, que un presupuesto en un contexto de expansión del gasto, como hemos tenido hace pocos años. ¿Cuál es el contexto de este proyecto de presupuestos para el año próximo? Es un contexto de crisis, evidentemente, de déficit importante en las cuentas públicas, de plan de austeridad para reducir ese déficit, de disminución del gasto y de ajuste. Este es el contexto coyuntural en el que tenemos que realizar este proyecto de presupuestos. Quien no lo quiera ver es que no quiere ver la realidad misma sobre la que hay que actuar.

También hay un contexto a valorar en términos estructurales. Todos hemos hablado en esta Comisión, sobre todo últimamente, de la conciencia colectiva sobre la necesidad de redimensionar la inversión en infraestructuras en nuestro país, tanto en términos cuantitativos como en términos de garantía de su eficiencia. Por lo tanto, contexto coyuntural de crisis, de obligación de reducción del déficit, de austeridad, de reducción del gasto, de ajuste y contexto estructural determinado por la conciencia colectiva de la necesidad de redimensionar la inversión en infraestructuras. Ese es el contexto en el que se lleva a cabo este proyecto. El ajuste es pues inexorable porque, ¿cuál es la alternativa? ¿El Grupo Popular nos está planteando que abandonemos el objetivo de reducir el déficit, que le demos un portazo a nuestros socios de la Unión Europea, que le demos un portazo a los mercados financieros internacionales para que se incremente el coste del pago de nuestra deuda? Quieren que digamos: Miren, no. Todos los organismos internacionales nos están invitando a acelerar la reducción del déficit pero nosotros aquí, en España, no lo vamos a hacer porque el Partido Popular necesita sacar una rentabilidad electoral de la crisis. No podemos hacerlo, evidentemente, si atendemos al interés general. Pero además el Partido Popular donde gobierna no lo hace; le tengo que enseñar siempre la misma referencia en los medios de comunicación. Se critica con palabras gruesas y descalificativos extraordinarios la reducción de la inversión en el Ministerio de Fomento, en la Administración central del Estado. Y qué hay de esto: Adjudicaciones y licitaciones de la Xunta caen hasta un 69 por ciento. Si lo del Ministerio de Fomento y el plan del señor Morlán es un desastre, ¿cómo calificar lo que hacen las administraciones autonómicas, que tienen también que aplicar sus propios planes de ajuste allí donde gobierna el Partido Popular? Tanto es así que todavía estoy por leer una propuesta concreta por escrito del Partido Popular en esta Cámara, en esta Comisión, que nos pida un incremento de la inversión en fomento, todavía estoy por verlo. Todas las mociones que hemos aprobado en esta Comisión y en el Pleno en relación con Fomento respetan el marco del ajuste, respetan el plan del Gobierno de reducir el déficit y ninguna pide más inversión. Ustedes han tenido oportunidad de presentar documentos ante esta Cámara para su aprobación y en ningún momento nos han dicho que quieren más dinero para obras. Se quejan porque no hay dinero para obras pero nunca lo piden, porque son conscientes de que hay que reducir el déficit y de que el ajuste es inexorable. Tanto es así, insisto, que ustedes lo practican allí donde gobiernan, no hay alternativa.

¿Cómo aplicar ese ajuste? Aquí es donde está la discusión. ¿Cómo lo está planteando el Gobierno de España y la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras? Exactamente como les hemos mandatado desde esta Comisión. Tengo la moción que aprobamos todos los grupos aquí representados. ¿Qué pedíamos en la moción del mes de marzo que votaron favorablemente el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo de Convergència i Unió y el Grupo Socialista? Pedíamos que se aplicara el ajuste con criterios de eficiencia económica, de cohesión territorial y de búsqueda de la rentabilidad social en las obras. Y ahí están los estudios de viabilidad obra a obra; ahí está la apuesta por la intermodalidad y por el cierre de itinerarios; ahí está el diálogo con las comunidades autónomas para asegurar que cada obra responde a un objetivo de cohesión; ahí están los objetivos de calidad y de seguridad por encima de la cantidad en la planificación de las obras. Les dijimos por escrito que disminuyeran el gasto corriente y que aplicaran planes de austeridad y eso es lo que nos ha explicado hoy el secretario de Estado aquí, una reducción de casi el 10 por ciento en el capítulo 2 del Ministerio de Fomento; en cuatro años un objetivo de reducción de 1.300 millones de euros en personal y en gasto corriente; un plan de eficiencia que supone una reducción de los costes de planificación, de contratación y de ejecución de obra pública que nos va a suponer un ahorro de casi un 22 por ciento, no un 22 por ciento menos de obra pública, sino un 22 por ciento menos de coste para hacer la misma obra pública. En eso consiste trabajar con eficiencia. Lo hemos pedido por escrito desde esta Comisión.

Igualmente, hemos pedido por escrito que se priorice el ferrocarril en su triple vertiente de alta velocidad, cercanías y mercancías y eso es lo que hace este presupuesto: 6 puntos más de priorización del ferrocarril respecto al presupuesto del año pasado. Un 60 por ciento de la inversión prevista en infraestructuras de transportes va a ir parar al ferrocarril y el Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril —7.500 millones de euros previstos para los próximos años— ya tiene asig-

nación presupuestaria en el año 2011. Le pido al secretario de Estado que nos lo aclare y que se lo aclare al resto de los grupos. No se trata de un plan en el aire; se trata de un plan que ya tiene asignación presupuestaria concreta en los presupuestos para el año próximo en algunas realizaciones muy interesantes. Dijimos: más conservación, menos construcción nueva en carreteras, y ahí está un 36 por ciento de gasto para conservación de las carreteras, cerca de 1.100 millones de euros en esa inversión. Pedimos colaboración público-privada y ahora dice el Grupo Parlamentario Popular que es penoso que el Gobierno no sea capaz de incrementar el gasto público y tenga que acudir a la financiación privada. ¿Cómo que penoso? Eso es lo que habíamos mandatado a los responsables del Gobierno de España por escrito todos los grupos parlamentarios. Parece una estrategia inteligente que en etapas de reducción del gasto público, porque la economía tiene sus ciclos, se busque una financiación extraordinaria donde la hay: en el ámbito privado. Es difícil. Es difícil conjugar las condiciones que ponen las entidades financieras privadas, las que pone Europa para que no contabilice en déficit en cada proyecto, las que ponen las propias empresas y las que pone el Ministerio de Economía y Hacienda. Es muy difícil lo que están haciendo, pero en un tiempo récord se han puesto en marcha una serie de proyectos interesantísimos y de gran calidad que estoy seguro de que serán agradecidos y valorados en todos los territorios de España. Ya hay concreción al respecto. Antes se acusaba al ministerio de que esto estaba en el aire y no había ni un solo caso concreto. Ya hay dos en puertas de ser aprobados con los pliegos de condiciones elaboradas: uno en mi circunscripción, Aranjuez, y otro el tramo Benavente-Zamora del que se ha hablado hace un momento. Y para el año próximo tienen ustedes por escrito doce nuevos proyectos en ferrocarril y ocho en carretera. Son proyectos concretos en un tiempo récord, proyectos muy difíciles que además van a proporcionar un interesante *know-how* a nuestras empresas del sector de cara a su internacionalización. Este es un asunto para valorar positivamente y por el que felicitar —y no acusar— al Gobierno de España. Parece bastante razonable.

También pedíamos por escrito que antes retrasar que rescindir obras. Eso es lo que se está haciendo. Prácticamente no hay obras rescindidas de manera indefinida. Muchas, más del 80 por ciento, se mantienen; un porcentaje en torno al 17, 18 ó 19 por ciento se reprograman; las que se han tenido de rescindir se van a reformular de otra manera en el plazo de tiempo más corto posible. Ese es el mandato que se dio desde la Comisión y es el mandato que cumple el ministerio porque es razonable. La crítica es siempre notable y acerba, pero a veces llega desde direcciones contrapuestas y con argumentos incompatibles. Aquí se ha dicho que invertimos muy poco en obra pública y que eso nos condena al parón económico y al desempleo, y también se ha dicho que tenemos una burbuja insostenible en materia de inversión en infraestructuras. Es incompatible. A veces en un mismo discurso se dice una cosa y la contraria. Se ha dicho que tenemos una burbuja insostenible entre manos en materia de infraestructuras, pero también que hay que hacer esta obra, terminar esa otra e intensificar la inversión en aquella otra. La cuestión debe de ser que la burbuja es insostenible en relación con los demás pero las obras de cada uno no se pueden tocar. Eso no es a mi juicio un discurso ponderado ni razonable.

El trabajo que ha hecho el ministerio es bastante razonable. Quiero subrayar que el proyecto de Presupuestos Generales del Estado en términos de cantidad y en términos de calidad es perfectamente defendible. Ahí están las cifras respecto al tiempo: 13.626 millones de euros en inversión para el próximo año, un 53 por ciento más de la media que invirtieron los gobiernos del Partido Popular entre 2001 y 2004 en valores absolutos y un 62 por ciento más que la media de los gobiernos del Partido Popular entre 2001 y 2004 en porcentaje del producto interior bruto. Sí, esto es el camarote de los hermanos Marx. No sé qué será lo suyo. ¿*La insoportable levedad del ser*? Insisto en que el trabajo que ha hecho el Gobierno de España es bastante razonable en comparación con otras etapas de gobierno en nuestro país y también en comparación con lo que están haciendo otros países. Se ha dicho —y quiero subrayarlo— que estamos invirtiendo en torno al 1,6 por ciento de media en infraestructuras en nuestro país, cuando algunos de los países de nuestro entorno y competidores directos de nuestra economía, como el Reino Unido o Alemania, están por debajo de la mitad. Es un esfuerzo colectivo —no quiero apuntárselo solo al Gobierno socialista— que debemos resaltar y no fustigarnos. Todo lo contrario, es un esfuerzo del que debemos presumir.

Se ha hablado de alguna comunidad en concreto, por ejemplo, Cataluña. Es lógico porque han intervenido dos grupos que tienen su referencia territorial allí y porque estamos en periodo preelectoral. Solo quiero manifestar algo que se deduce directamente de los datos: no hay maltrato ni discriminación para Cataluña en modo alguno, ni en la ejecución presupuestaria de los últimos años en materia de infraestructuras ni en la presupuestación para el año 2011. Hemos tenido que decir muchas veces que el último presupuesto contabilizado en su ejecución última, el de 2009, supuso que se habían gastado y ejecutado en Cataluña más de 12.800 millones de euros en materia de infraestructuras. Es la primera comunidad autónoma en inversión ejecutada en el último presupuesto que ha sido contabilizado en sus últimos términos.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Voy terminando ya.

Entiendo que estamos en la etapa en la que estamos y que hay que reivindicar más porque forma parte del juego político, pero quiero dejar claro desde el Grupo

Parlamentario Socialista que el esfuerzo del Gobierno de España en relación con la mejora de las infraestructuras de esta comunidad está siendo sincero y eficiente. Pedir moratorias de alta velocidad en el conjunto de España puede plantearse en términos de insolidaridad cuando precisamente en esta comunidad autónoma, en la comunidad autónoma catalana, la alta velocidad está muy, muy adelantada.

Termino como comencé. Señorías, el Ministerio de Fomento, la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras en concreto tiene una papeleta difícil de afrontar: compatibilizar el ajuste necesario con el mantenimiento razonable a un ritmo razonable de la inversión productiva con la mejora paulatina de nuestras infraestructuras de transporte, y creo que lo ha logrado de una manera bastante ponderada, teniendo por ello la felicitación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, para dar respuesta a las preguntas formuladas por los señores diputados, tiene la palabra el secretario de Estado de Infraestructuras, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Gracias, señorías, por sus preguntas y por sus reflexiones que, si me da tiempo el presidente, me gustaría contestar a todas ellas porque creo que son muy interesantes.

Voy a empezar contestando a los portavoces por el orden que han intervenido, y al señor Jorquera le diría, y creo que con carácter general también, que la programación que tenemos en el anexo de inversiones es una programación en la que también se incorporan los complementarios, liquidaciones, modificados, y por tanto puede pasar perfectamente que una obra acabe un año o año y medio antes, y que año y medio después tengamos cuantías en el propio presupuesto, porque al fin y al cabo son cantidades que hay que ir abonando. Por tanto en el eje atlántico al que usted hace referencia, coincidiendo con las palabras que dijo el ministro, puede haber algún retraso de algunos meses; si la previsión era 2011, a lo mejor pasamos algunos meses de 2012, pero lo que queda por gastar y que figura en las distintas partidas obedece a liquidaciones, o modificados o complementarios que tienen que producirse, y que de hecho se producen en gran parte de las obras, y sobre todo en obras como esa que es de una complejidad manifiesta —y usted lo conoce mejor que yo— a la hora de discurrir el itinerario por el territorio gallego. De los dos puntos que son Coruña-Ferrol y Vigo-Oporto o Vigo-frontera portuguesa me parece que se lo dije el año pasado y se lo voy a repetir este año: nosotros seguimos manteniendo que a Ferrol llegará la alta velocidad, y punto. ¿Cómo hay que hacer para que en el presupuesto tenga una representación algo más voluminosa de la inversión, porque ahora lo que está son los estudios y los proyectos? Tenemos que hacer una cosa que usted conoce igual que yo o mejor, que no es nada fácil, y es poner de acuerdo a todos los territorios por los que hay que hacer esos recorridos, debido a la orografía y complejidad natural de esos territorios, tanto entre Coruña y Ferrol como entre Vigo y frontera portuguesa. A pesar de las conversaciones que estamos teniendo y de los estudios que estamos llevando a cabo con diversos ayuntamientos y con la Xunta de Galicia, indudablemente no tenemos definidos los trazados, y hasta que no los tengamos es muy complicado dar el siguiente paso, que es avanzar en la declaración de impacto ambiental y en la redacción de los proyectos e inicio de obras, pero que conste que nuestro planteamiento sigue siendo que ese compromiso que hay del eje atlántico en su globalidad debe acometerse. Respecto a su conexión con Portugal indudablemente nosotros podemos anticipar y acelerar los proyectos y poner en marcha las obras, pero es un poco difícil una conexión que no llega a ningún sitio hasta que no digan los portugueses qué quieren hacer. Por eso en las conversaciones que estamos manteniendo con Portugal sobre este corredor, y sobre otros corredores que son transfronterizos con nosotros, Portugal no ha dado marcha atrás para este corredor en ningún momento y tampoco para esta conexión, por lo que nosotros tampoco lo hemos hecho. Nosotros queremos cumplir con nuestras obligaciones dentro de lo que es el territorio gallego en el territorio español.

En cuanto a la conexión de Lugo a la alta velocidad no sé quién tiene la duda, pero nosotros no; no la tenemos, y de hecho los estudios y proyectos que estamos efectuando sobre la conexión entre Orense y Lugo no sufren ningún problema especial ni tienen ninguna dificultad especial, y lo que tenemos que hacer es seguir trabajando en ellos. Hay una cosa que reitero en muchas ocasiones, pero que voy a volver a reiterar: el desarrollo de una infraestructura no es el desarrollo de una actuación que tenga muy breve recorrido. A veces es más fácil y dura menos la ejecución de una obra que todos los estudios, análisis y proyectos que haya que hacer con anterioridad a la licitación de esa obra. Eso nos pasa en España y pasa en cualquier otro país. Desde que alguien tiene la idea de iniciar una obra hasta que se pone la primera piedra pasan bastantes años. Ustedes lo saben y lo que a veces me extraña es que, cuando me plantean los temas aquí, no sean conscientes de que eso pasa, porque pasa con gobiernos del PSOE, con gobiernos del PP y con cualquier otro gobierno. Las informaciones públicas no se pueden obviar, las concertaciones con ayuntamientos no se pueden obviar, los acuerdos con comunidades autónomas no se pueden obviar, y por tanto si tenemos la voluntad —lo he dicho antes y lo digo ahora—, los proyectos y estudios que estamos llevando a cabo en estos momentos continúan sin ninguna dificultad. ¿De dónde vienen las dificultades? Del acuerdo con el territorio, que es lo que ha pasado en otros momentos, y nos ha demorado bastantes obras y ha generado para este país en otro territorio algunos problemas económicos. Pero eso espero que no suceda o que no haya mucha demora

en Galicia. Creo que usted será bien consciente de que en el ministerio no hay ninguna duda sobre lo que hay que hacer y cómo hay que hacer las cosas en Galicia; y usted también será consciente de que la conexión de Galicia a la red ferroviaria española de alta velocidad y al transporte de mercancías con el resto del Estado es un tema que está entre nuestras prioridades, y que la conexión interferroviaria interna en Galicia comporta decisiones de muchos miles de millones de euros. Yo le haría una reflexión: en el eje atlántico todo el corredor cuesta 2.693 millones de euros. Creo que el ritmo de inversión que se ha planteado en el propio presupuesto es un ritmo de inversión potente, y me imagino que usted pensará que eso no está fuera de la fuerza de voluntad política de acometerlo en los plazos que tenemos comprometidos, que es lo que queremos hacer. Por tanto estos presupuestos responden a lo que ha de costar el corredor, que es independiente de la puesta en servicio, porque la liquidación complementaria o algún modificado que quede pendiente, como sucede en la obra pública, se pueden pagar después de la puesta en servicio de un corredor. Esa diferencia que usted plantea en este y en otros corredores, por ejemplo en las autovías a las que usted ha hecho referencia —salvo donde hay problemas, que es en la que usted ha indicado, de Mondoñedo a Lindín—, aunque haya alguna cantidad en el año posterior no quiere decir que no se acabe en el año que tiene que acabarse. Estoy bastante tranquilo en ese sentido porque creo que en la reprogramación que hemos hecho —y luego me referiré a ello a la vista de las manifestaciones del portavoz del Partido Popular— se ha intentado preservar lo máximo posible aquellos corredores y aquellas actuaciones. Un corredor como es la autovía del Cantábrico, la ruta de la plata o la A-7 son actuaciones que entendemos que no podemos abandonar y que tenemos que hacer todo el esfuerzo que podamos, dentro de una situación económica difícil, para que se puedan afrontar sin ninguna dificultad.

Respecto al puente de Rande hemos llegado a un acuerdo con la concesionaria, y eso se lo podrá explicar después con más detalle la secretaria general de Infraestructuras, que también es la delegada del Gobierno en autopistas. Hemos llegado a un acuerdo de ampliación de la capacidad tanto en Rande como en Santiago. ¿Que sea esa la opción mejor o peor? Es la opción que a nosotros nos parece más lógica y coherente, dentro de lo que es dotar a las infraestructuras de unos ciertos niveles de eficiencia o de la mayor eficiencia posible para que se vaya llevando a cabo su desarrollo. Esto se lo digo a usted y se lo digo también al señor Ayala y al señor Macias. Ustedes van a tener la oportunidad aquí, y espero que sea pronto, de ver cómo se tiene que acometer la financiación de infraestructuras en este país, y de cómo se va a acometer la actualización del PEIT, que es el que va a marcar todos los pasos a dar en el desarrollo de nuestro sistema de transportes, en orden a obtener una mayor eficiencia y una mayor cohesión territorial, con parámetros distintos a los que había en 2005. En el año 2005 teníamos una situación muy buena y ahora muy mala. Estoy exponiendo aquí un presupuesto en el que me imagino que ustedes tendrán bien claro que es un presupuesto que baja, que reduce sus niveles de inversión, pero es un presupuesto que se ajusta al plan presentado por el Gobierno y aprobado por esta Cámara, de forma que entre 2010 y 2013, para conseguir el objetivo de déficit, tenían que producirse unos determinados niveles de reducción de las inversiones. Si piensan que solo son palabra bonitas, les tengo que decir que no. No son palabras bonitas, ni son declaraciones políticas; después de eso viene la ejecución de esas medidas, que tiene estas consecuencias. Luego les explicaré por qué razón hemos llegado a esta decisión de la reprogramación, porque o no lo hemos sabido explicar más o tenemos que darles a ustedes más información respecto de este proceso.

En cuanto a As Lonzas/Zapateira le reitero lo mismo. Este es un compromiso que tenemos de carácter temporal. Hemos incorporado en los presupuestos de 2011 las cifras suficientes para que el primero de los tramos se ponga en servicio en la fecha en que dijimos, con independencia de que haya alguna cuantía para el año próximo; y el segundo tramo, que es el más complicado, el que tiene una programación mayor; ya sabemos que tendrá alguna dificultad, pero tenemos que resolver esa dificultad para que se produzca el acceso a La Coruña de la mejor manera posible. Las obras son así. Las obras tienen sus componentes técnicos, su forma de desarrollo, su plan de obras, su ejecución, y a veces no van al ritmo que a nosotros nos gustaría. Yo no puedo forzar a una empresa que haga las obras antes, y que me deje después un bodrío —perdón por la expresión— y tenga que acudir después a modificados, o que la calidad de la obra no se ajuste a las necesidades y a los estándares de servicio y de la seguridad necesaria. Todo esto tenemos que ponerlo encima de la mesa. Por ello vamos a cumplir, en nuestras previsiones con Galicia, con lo que hemos dicho desde el primer momento respecto a la reprogramación que tenemos de las obras, con el objetivo de poner la autovía A-8 en funcionamiento en el menor tiempo posible. La inversión que estamos ejecutando en Galicia nunca se había visto. Lo mismo ocurre en Cataluña, y también se lo tengo que decir al señor Macias, nunca se había visto. Y resulta que estamos siendo criticados por haber invertido mucho. En los momentos de expansión que hemos tenido la inversión que hemos llevado a cabo en Cataluña, en Galicia, y en el resto de las comunidades, si vemos los estándares de ejecución, creo que ha estado repartida, comunidad por comunidad. En Galicia entre 2004 y 2009 se ha hablado de 5.647 millones de euros. Pásenlo a pesetas a ver si les impacta más el resultado. El hecho de que esa inversión en la época nuestra haya sido superior a la que ejecutó el Partido Popular en la suya habrá sido porque no querrían, porque no podrían o porque tenían otras necesidades, pero indudablemente invirtieron bastante menos que nosotros en todo su periodo de mandato. ¿Que es lo que les quiero

decir con ello? Que lo que nosotros estamos destinando a Galicia en inversión, en ferrocarriles y en carreteras está haciendo frente a una cohesión territorial, en Galicia y en el resto de España, en la que se va avanzando. Lo que ocurre es que las obras, los trabajos y estudios llevan su marcha, y no los hemos dejado ni los vamos a dejar. Por supuesto que licitaremos la CBB para que la conexión con la meseta, a través de la línea de alta velocidad, se produzca en el tiempo que tiene que producirse que es en 2015, que es lo que hemos acordado con la Xunta de Galicia. Eso nos va a costar un esfuerzo, pero lo vamos a hacer.

Al señor Tardà le tengo que decir —y el señor Macias no me lo ha dicho, pero también se lo voy a decir porque le interesa saberlo— que los presupuestos del Ministerio de Fomento cumplen de sobra las previsiones de la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Cataluña. Si sumamos lo que ponemos por peajes, lo que aportamos a través del capítulo 7 a la estación de Sagreda, y lo que son las inversiones previstas en el capítulo 6, en ADIF, en aeropuertos y en puertos, nos situamos en el 19,6 por ciento. Si alguien tiene duda de eso y está pensando que estamos en la tesis del agravio que a veces se genera en Cataluña respecto a que están peor tratados, le tengo que decir que cumplimos de sobra con las previsiones del Estatuto, dentro de un marco presupuestario de reducción de las inversiones. Lo mismo nos sucede con Andalucía y con Galicia, donde hay un referente que se planteó hace unos años del 8 por ciento, y lo superamos. A mí me gustaría que esa sensación de depresión que existe se pudiera reconducir, no digo hacia el aplauso, porque nunca lo espero, de hecho nunca nos lo dan, ni tampoco lo queremos —yo estoy muy satisfecho de las aportaciones que hace mi grupo, que representan los intereses del conjunto del Estado con muchísima fiabilidad y responsabilidad— pero nos tendrán que reconocer que el esfuerzo que hemos hecho en el Ministerio de Fomento, con las inversiones que tenemos que hacer en Cataluña, responde a las exigencias que tiene la disposición adicional tercera, lo que cumplimos, dentro de la reducción de la inversión que se ha producido en el conjunto del Estado.

Sobre la conexión en Castellbisbal con la AP-7 y la AP-2 les tengo que decir que es una obra que se rescinde. Yo lamento mucho que se rescinda, como lamento mucho que se rescindan todas las obras, porque si hablo con el señor Ayala, me preguntará por qué rescindo las obras de Cieza hasta Font de la Figuera. Con respecto a mi territorio también preguntaría por qué razón me rescindo tres obras. Todos tenemos razones suficientes para justificar que lo que se ha hecho en nuestros territorios no se podía hacer. Porque todo el mundo tiene sus defensas, sus inquietudes, sus problemas para que esas rescisiones no se hubieran producido. Nosotros hemos hecho una reprogramación, que no podíamos contemplar si tenía que ser territorial, porque eso hubiera supuesto agravios legítimos por parte de muchos territorios al habernos concentrado en una parte sí y en otra no. ¿A capricho de quien? Del responsable. En este caso, yo. No lo hemos hecho así. No hemos tenido en cuenta las empresas afectadas, ha habido algunas que han tenido más y otras que han tenido menos. Hemos tenido en cuenta una serie de criterios, y entre esos criterios están: que los modificados que tengan las obras no superen el 10 por ciento, ahora o en el futuro, y la obra que usted me está diciendo tiene un modificado cercano al 20 por ciento, y tiene un complementario que está sin determinar. Yo sé que uno se sonroja con lo que está pasando con esa infraestructura del nudo de Castellbisbal; lo sé y lo asumo. Pero puesto que lo asumo, yo le digo que esa obra que se rescinde, en la que hemos puesto 250.000 euros en los presupuestos, es para el proyecto de terminación y después hacer la licitación. Acostúmbrese a una cosa: ahora lo hacemos nosotros porque entendemos que tiene que ser aplicación de normativa europea, pero en el momento en que esté aprobada la ley de economía sostenible será imperativo legal que los modificados superiores al 10 por ciento supongan la rescisión de los contratos, y nos quedaremos con las obras en esas condiciones. ¿Qué quiere que le diga? Eso va a ser así, y ustedes lo van a discutir estas próximas semanas aquí en el Congreso. Léanse las modificaciones que se establecen en la reforma de la Ley de Contratos y vean cuáles son las conclusiones de esas reformas. Estamos planteando el cumplimiento de una directiva, de una resolución comunitaria que se traspone o se traslada al derecho interno español, y eso tiene que ver con la aplicación que hacemos en la ley de economía sostenible del tema de los modificados. Muchas de las obras que estaban en estos momentos en fase de rescisión son obras que tienen modificados actuales superiores al 10 por ciento o que tienen previsión, en función del desarrollo de la obra, de modificados bastante superiores al 10 por ciento.

Si vamos a sacar obras de colaboración público-privada, rescindamos los contratos que afecten a esas otras y que tienen modificados, e incorporémoslas después a la colaboración público-privada. Por cierto, señor Ayala, para los proyectos que definimos en esa relación que usted ha mencionado y que yo he indicado aquí no me diga usted que no hay un duro de inversión, porque lo único que me faltaría por saber hoy es que usted no tiene idea de las concesiones. Nosotros tenemos inversión consignada en cada proyecto; nosotros tenemos inversión consignada para la realización de estudios y proyectos; lo único que no tenemos es la cuantía que vamos a poner en 2011 ó 2012 en pago por disponibilidad porque empezaremos a pagar a partir de 2013 ó 2014, y eso no figura aquí. Si yo saco una concesión, los dos años y medio o tres años que dura la ejecución de la obra presupuestariamente no tienen ninguna incidencia, la ejecución de la obra es a riesgo del contratista. Cuando acabe la obra, se ponga en servicio y tengamos que mantenerla y conservarla, a partir de ese momento nuestra obligación será poner una cantidad para llevar a cabo el pago por disponibilidad, de acuerdo con los estándares de calidad que se establecen en la concesión. Por tanto rechazo de plano lo que usted ha dicho de que aquí no hay ninguna partida

que tenga que ver con los proyectos del PEIT, es falso o, por no decirlo tan fuerte, no es verdad, es para los estudios. Eso está ahí, y no voy a decir más. Creo que con esto se lo aclaro suficientemente.

Continuando con el señor Tardà, en cuanto a las obras que planteaba de Sant Feliú de Llobregat van a seguir los estudios; estamos con el tema de los estudios y proyectos, y yo me reitero en la afirmación inicial, igual que lo que he comentado de Montcada; en Montcada hemos aprobado el estudio informativo del proyecto básico. Creo que lo firmé el 7 de septiembre, me parece que va a salir en el BOE dentro de dos o tres días. Indudablemente el paso siguiente es la redacción el proyecto constructivo. Es una actuación que viene en el nuevo paquete de la alta velocidad, porque para que pasara por Montcada la línea de alta velocidad teníamos que soterrar esa parte de la línea convencional. Si ustedes no conocen Montcada les agradecería que fueran, porque es una ciudad que cruzan todas las líneas ferroviarias, y las autovías también la cruzan toda. Por lo tanto cualquier esfuerzo que se haga para facilitar la movilidad y el funcionamiento de la ciudad viene muy bien. Por eso nosotros mantenemos ese compromiso y estamos llevando a cabo el trabajo que tenemos que desarrollar para que eso sea posible. El Sils-Caldes y el Maçanet-Sils son dos obras que vamos a licitar y que vienen contempladas en los presupuestos como de futura licitación. No veo ahí ninguna dificultad. Por lo tanto el señor Tardà se puede quedar tranquilo.

Señor Macias, las preguntas no sé cuáles son porque dice que las ha entregado por escrito. Le contestaremos en el plazo que tenemos marcado; no hay ninguna dificultad, pero permítame dos reflexiones sobre lo que usted ha puesto encima de la mesa. La teoría que usted ha expuesto en muchas ocasiones, que hoy ha llamado burbuja infraestructural, yo creo que no va a ser así en absoluto, porque al fin y al cabo, señoría, las infraestructuras siempre son activos que quedan en el territorio y que siempre tienen la posibilidad de ser utilizadas y de ser usadas por los ciudadanos y por el transporte de mercancías, tanto en el ámbito de la carretera como en el ámbito del ferrocarril, puertos o aeropuertos. Nosotros tendremos que llevar a cabo un examen —que me imagino que será uno de los puntos que se tendrá que discutir en esta Comisión— sobre de qué manera hacer más eficientes no solo la construcción, sino también la conservación de las infraestructuras. Puedo coincidir con usted en una cosa: teniendo en estos momentos la mayor red de carreteras, de vías de alta capacidad, autopistas y autorías, y teniendo una red de alta velocidad que se está extendiendo por todo el territorio y que bajo su punto de vista tiene una repercusión, bajo mi punto de vista tiene otra necesidad, yo no puedo decir a un ciudadano que no puede trasladarse desde Madrid hasta su punto de destino en más de tres o tres horas y media en un tren, tengo que hacer todo lo posible para que eso pueda ser una realidad. Tenemos que compatibilizar esto con algo que ha planteado antes el señor Ayala, las decisiones que hemos tomado en la reestructuración y en la reprogramación tienen que ver fundamentalmente con decisiones que afectan a la seguridad. En cuanto a la calidad, si en lugar de poner un puente con un arco, pongo un puente con un tablero pongo el puente con el tablero que cuesta más barato y no escojo el arco atirantado que tiene un coste mayor. Pongo este ejemplo en muchas ocasiones porque quiero transmitirles que queremos llevar a cabo unas políticas de ahorro en la construcción de infraestructuras que nos produzcan una menor repercusión en los costes.

En relación con los criterios de rescisión le vuelvo a reiterar que yo sé que esa infraestructura es importante. Tal y como ha quedado, la verdad es que es necesario acabarla cuanto antes; pero también le tengo que decir que objetivar la rescisión en tan poco tiempo, cuando te están diciendo que no dispones de un volumen importante de recursos y que nos hemos pasado mucho tiempo, en función de las conversaciones que hemos tenido con el sector, para que en lugar de haber tanta rescisión haya más reprogramación, eso no se hace de la mañana a la noche. Usted sabe perfectamente que toda la tramitación administrativa, toda la tramitación interna en estos casos y la relación y vinculación con las empresas es bastante compleja. Por ello hemos tomado la decisión de rescindir lo menos posible e intentar recuperar alguna obra hemos recuperado tres rescisiones que teníamos planteadas, e intentar complementar los datos iniciales del año 2011, de acuerdo con las indicaciones que se nos hicieron de al menos 500 millones de euros, trasladar todo esto a la reprogramación no está siendo sencillo. Les garantizo que nosotros estamos dispuestos a que este plan de reajuste, que decía el señor Ayala que no tiene nada que ver con la planificación, se intente adaptar a lo que teníamos hecho, a lo que estábamos trabajando en desarrollo de una planificación que viene contemplada en el plan estratégico de infraestructuras y transporte. Desde luego cuando ustedes vean con más detenimiento los presupuestos, y vean con más detenimiento a qué corredores o a qué itinerarios se están incorporando las aportaciones económicas que hemos planteado para el año 2011, por muy pequeñas que sean, se darán cuenta de que lo que pretendemos es que esos corredores se finalicen, que esas obras se lleven a cabo, que se ejecuten, por no dejarlas mal terminadas. De cualquier manera el reajuste que hemos estado haciendo ha respondido a unos criterios que serán más o menos aceptables, serán criticables, no lo pongo en duda, pero a nosotros nos han parecido los más objetivos. Si hubiéramos planteado que en unos sitios sí y en otros sitios no, hubiera sido justo que se nos recriminara la no consecución de unos criterios que nos hubieran permitido que la afección de los mismos se planteara en el conjunto del territorio. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Luego intervendrán la secretaria general y el presidente de ADIF y les especificarán con más detenimiento todas las partidas que hay en materia de cercanías en

Barcelona, pero les puedo decir que en los últimos meses hemos puesto en servicio unas cuantas estaciones de cercanías. El estudio de la conexión que parte de la orbital entre Cornellà y las cercanías y que baja hacia el sur también lo hemos lanzado. Estamos sacando y redactando todas las actuaciones y todos los proyectos que después nos han de permitir llevar a cabo esa inversión; inversión que en Cataluña —me imagino, señor Macias, que coincidirá conmigo— ha sido una inversión muy potente en los últimos tiempos y, reitero, como nunca, como nunca. ¿Será suficiente? En todas partes me dicen que es insuficiente lo que hemos hecho, pero haber gastado en cinco años más de 86.000 millones de euros en el conjunto del Estado en todos los modos de transporte no es una cifra baladí. Es una cifra con la que al final ves los resultados porque ves cómo se mejoran las infraestructuras viarias y ferroviarias, cómo funcionan los aeropuertos y cómo están los puertos. Esa es nuestra obligación. Ahora tenemos que contribuir entre todos a dotarlas de la mayor eficiencia y de la mayor garantía para su funcionamiento y para su conservación. Espero que en eso, desde la Comisión de Fomento del Parlamento, se colabore con nosotros.

No sé si le tengo que decir algo más, pero, señor Macias, me decía que era la peor dotada en carreteras. Nosotros tenemos un protocolo con la Generalitat de Catalunya y hemos ido ejecutando ese protocolo. **(El señor Macias i Arau hace signos negativos)** Sí, señor Macias, nosotros hemos ido ejecutando ese protocolo, qué quiere que le diga. Hasta 2008, hemos ejecutado más de 1.400 millones de euros en carreteras en Cataluña; hasta el año 2009, 480 millones de euros; la autovía orbital B-40 y la A-22 con nosotros han tenido una dinamización importante. Ustedes y nosotros coincidimos en que la B-40 tiene que hacerse y sabemos que tenemos algún nivel de oposición en algún partido político, pero estamos decididos a que esa autovía siga adelante. En Cataluña, debido a su orografía y a muchos aspectos de su funcionamiento, indudablemente tenemos que llevar a cabo el desarrollo de las infraestructuras con una buena coordinación y con un buen entendimiento con las instituciones catalanas, tanto municipales como con la Generalitat de Catalunya. No sé si me falta algún dato más del señor Macias, pero creo que con esto le he contestado a todo.

Acabo con la respuesta al señor Ayala, porque si no se iba a quedar sin respuesta. Señor Ayala, cuando me hace determinadas preguntas sinceramente no le entiendo, porque yo le considero una persona que, como yo, lleva mucho años en esto de las infraestructuras. Considero que es una persona que sabe, y lo sabe muy bien, ya lo sé. En principio le voy a decir una cosa sobre el documento que publicitamos y que usted ha utilizado —y yo también en mi exposición—. Me parece que no se me puede criticar que lo utilice, porque al fin y a la postre es nuestro, y es un documento en el que hemos querido ser claros y transparentes. Ya me gustaría que fueran más claros y transparentes otros en otros sitios, ya me gustaría, porque lo que hemos hecho nosotros, por modos, por conservación de infraestructuras, por CBP, decir lo que hemos dicho en ese documento a lo mejor, por lo que veo, la próxima vez no lo sacaremos y vendremos aquí a decir lo que nos venga en gana. Ese documento que usted ha visto y el que yo he planteado aquí —que es el mismo— responden al presupuesto que nosotros hemos presentado en estas Cortes, le guste o no. Y podremos discutir si los números de conservación son distintos a los del año pasado o si en un sitio aparece más o menos. Yo le digo una cosa: como pauta general —y ya lo sabe usted, y luego el subsecretario se lo dirá con números y con cifras— el presupuesto del Ministerio de Fomento ha bajado, como lo ha hecho el de muchos ministerios. ¿Por qué? Porque tenemos que cumplir con unas previsiones de un plan de ajuste y ustedes en infraestructuras no protestaron, no dijeron nada y ahora vienen diciendo que esto es una barbaridad. Estando o no de acuerdo con lo que hemos hecho yo le garantizo que lo hemos hecho de la mejor manera posible pensando en los intereses del conjunto del país e intentando que en esta reprogramación las afecciones sean objetivables como antes he indicado.

Me dice que qué priorización de obras Yo no he priorizado obras, no he puesto una autovía antes que la otra. Hemos aplicado criterios sobre las obras que teníamos. Imagínese el mapa de España con todas las infraestructuras ferroviarias y viarias —porque en puertos y aeropuertos no ha habido incidencia—, ponga los criterios y aplíquelos sobre el mapa. Y donde ha caído ha caído. Le parecerá justo o injusto, no lo sé, pero lo que sí tengo claro es que los pasos siguientes a este reajuste son pasos que van a intentar recuperar la inversión en donde la tenemos prevista. Por supuesto que ha bajado la licitación, como no podía ser de otra manera, señor Ayala. Y bien que me fastidia que haya bajado. No nos ponemos de acuerdo en las cifras, pero ha bajado la licitación. ¿Por qué? Porque nuestra licitación es plurianual y si tenemos un escenario con unas determinadas necesidades de reducción de la inversión pública para hacer frente a la reducción del déficit, no queda más remedio que decir que este año licitaremos poquitas cosas en carreteras. Licitaremos algo más en ADIF, muy poco o casi nada en ferrocarriles, pero es así. Y el año próximo es un año duro, lo sabemos y lo tendremos que pasar de la mejor manera posible porque hemos ido a una reprogramación de obras como criterio prioritario —hablando de prioridades— para que no se produzca una rescisión de contratos de obras que pueden perfectamente aguantar un tiempo ralentizadas y pueden recuperar sus niveles de inversión en el futuro, porque sabemos que una rescisión es más lenta, más costosa, más gravosa y nos supone un nuevo proceso de licitación que nos deriva la ejecución de esas obras a más tiempo.

Entiendo que a usted no le acabe de gustar lo que hemos hecho, pero bajo nuestro punto de vista cumplimos con nuestros objetivos —que no son de hoy a mañana sino a medio plazo— de competitividad, de

eficiencia y de cohesión territorial. Por cierto, yo no he hablado de navegación aérea en mi intervención como usted ha dicho. Usted ha visto el papel y como lo tiene delante piensa que he leído lo de navegación aérea, y no lo he hecho. **(El señor Ayala Sánchez: Mal hecho.)** Eso no lo he leído, lo he dejado para que tanto la secretaria de Estado como el presidente de AENA puedan hablar con usted sobre este tema.

Me apetece hacerle una aseveración que creo que es necesaria porque eso genera una inquietud que no nos gusta. En todo momento en el plan de ajuste y reprogramación que hemos hecho, en las actuaciones que estamos acometiendo, priman razones de seguridad seguidas de razones de movilidad, y si podemos combinar las dos, mejor, pero eso que le quede bien claro, porque es una de las preocupaciones que tenemos en la secretaría de Estado y en sus centros, órganos y direcciones dependientes porque es uno de los aspectos que más hemos contemplado en el desarrollo de esta reprogramación.

Por último, esta situación de ajuste que viene por una crisis mundial, viene también por una crisis inmobiliaria, porque aquí la burbuja inmobiliaria estalló, y la burbuja inmobiliaria no la creamos nosotros, señor Ayala, usted y yo éramos diputados cuando se aprobó la reforma de la Ley del Suelo. Ustedes plantearon en aquel momento que era bueno que el suelo se liberalizara y que se declarara como urbanizable todo lo que no estuviera protegido. No sé si coincidirá usted conmigo, pero si algo tiene mucho que ver con lo que ha pasado en materia de empleo es que esa burbuja inmobiliaria que ustedes generaron es la que ha estallado. Esa es la que ha generado mucha caída en la actividad económica en el sector inmobiliario, con independencia de que haya una crisis internacional, una crisis financiera, una crisis que nos afecta y que nos motiva para que entre esas dos crisis hayamos llevado a cabo este plan de ajuste. Aquí pasa como con las infraestructuras. Hay alguien que tomó una decisión sobre gestión del suelo que incidió en el coste de las expropiaciones. **(El señor Ayala Sánchez hace signos negativos.)** Señor Ayala, las sentencias que tenemos aquí de los tribunales no tienen nada que ver con las decisiones que adoptamos nosotros en el año 2005, sino con el valor que le dieron al precio del suelo de las expropiaciones los tribunales en función de las modificaciones que hubo de la Ley del Suelo en su época de Gobierno. No me discuta usted eso, se lo pido por favor —aunque discutirlo, por supuesto, que usted puede—. La Ley del Suelo es la que generó que la especulación de los suelos en torno a las autopistas que se habían construido elevara su valor y que los tribunales, como todo era urbanizable, aplicaran un valor al suelo colindante con la autopista similar al suelo de la autopista. Por ahí se originó un pequeño problemita de bastantes cientos de millones de euros que indudablemente nos toca resolver a nosotros.

Señor Ayala, en estos temas de infraestructuras —y se lo he repetido en algunas ocasiones— las decisiones que se toman son decisiones que ustedes empiezan, que nosotros continuamos y que a lo mejor ustedes acaban, o al revés, pero las decisiones que se toman de carácter normativo no tienen una aplicación inmediata. La Ley del Suelo no se aplica al día siguiente de su publicación. Tienen una aplicación que se va desarrollando con el tiempo en función de cómo se van resolviendo todas las fórmulas de planeamiento urbanístico, y eso ha motivado que se produjera un desarrollo urbanístico muy potente en este país que ha estado basado en una norma, porque estoy convencido de que todas las cosas que se han hecho han sido de acuerdo con la ley, luego entonces estará mal la ley. ¿Qué hemos hecho ahora nosotros? Corregir la ley y aplicar al suelo un valor distinto. Estoy seguro de que las expropiaciones que se hagan a partir de la publicación de la nueva ley —que se han hecho— van a tener un tratamiento y un valor distinto a la hora de llevar a cabo la construcción de infraestructuras. Eso va a suponer un ahorro en la propia construcción de infraestructuras. Cuando usted grita o de manera gallarda se me enfrenta y me dice cuatro cosas, yo se las acepto. Tenga en cuenta que los argumentos que pueden ponerse encima de la mesa para ver por qué razón ocurren las cosas no tienen una sola verdad o una sola razón, tienen varias razones, y nosotros podremos cometer errores, que los cometemos —no se lo discuto—, pero tengan en cuenta que los pasos que estamos dando nosotros en infraestructuras tuvieron un inicio en muchos casos en el año 1996, que continúan desde 1996 a 2004 y que hemos seguido a partir de 2004. Le guste o no, en muchos de ellos podemos ir de la mano a la hora de ver cómo ha evolucionado el sistema de transporte. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Los grupos tienen otro segundo turno de intervención. Les pediría, dada la cantidad de comparecencias que tenemos a lo largo del día, de la hora que es y que nos quedan muchos comparecientes, que fueran lo más breves posible. El señor Jorquera tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Voy a procurar atender a su requerimiento, aunque también le pido un poco de transigencia porque le aseguro que en algunas de las próximas comparecencias me inhibiré a la hora de intervenir y en otras seré muchísimo más escueto.

Antes de entrar en materia, quería hacer una aclaración al señor Morlán. Es evidente que no tengo absolutamente nada contra Cataluña, pero mi apellido es Jorquera —no Yorquera—, porque mi abuelo paterno era de Cartagena y por eso el señor Ayala me hizo señas, dado que tenemos en común esas raíces cartageneras.

Hecha esa aclaración, en primer lugar, nosotros en ningún momento en nuestra intervención hemos discutido que el volumen de inversiones en Galicia en materia de infraestructuras en este periodo esté situado por encima del volumen de inversiones durante los gobiernos del Partido Popular. Nunca lo hemos discutido, entre otras cosas porque creemos humildemente que también hemos contribuido algo a eso. Hemos contribuido insis-

tiendo muchísimo en todos los debates para que Galicia fuese incluida en los mapas ferroviarios; hemos contribuido demandando que el volumen de inversiones en Galicia se situara por encima del 8 por ciento del total estatal para corregir nuestros déficits en materia de infraestructuras, algo que ahora han asumido el conjunto de las fuerzas políticas y sociales gallegas pero que nació de una iniciativa del BNG; hemos contribuido incluso llegando en algunos ejercicios presupuestarios a acuerdos con el Gobierno, aunque no hayamos llegado a acuerdo en la Ley de 2010 y creo que también va a ser imposible que lleguemos a acuerdo para 2011. El caso es que en Galicia se está haciendo el AVE y eso ya garantiza situar el volumen de ejecución a unos niveles importantes, sobre todo en comparación con territorios donde el AVE ya se hizo, ya llegó, teniendo en cuenta que el AVE en particular absorbe muchísima inversión. Lo que también es cierto es que la inversión en Galicia baja de manera sensible con respecto a la ley vigente, a la Ley del año 2010, como baja —también es cierto— en el conjunto de las comunidades, pero a nosotros eso nos preocupa no solo por sus implicaciones en Galicia, sino también porque, aunque no sea el objeto de este debate, es mala estrategia en un contexto de crisis económica reducir de manera drástica la inversión productiva, porque eso no contribuye a la recuperación.

Aparte de eso, en este proyecto observamos desequilibrios y ausencias importantes y he procurado ser selectivo. Discrepamos de un diseño ferroviario que tenga en cuenta única y exclusivamente el AVE, aunque somos conscientes de su importancia. El propio ministro anunció, dado que está previsto que Santiago-Ourense esté en funcionamiento en 2011 y a través de un tren híbrido —mientras no se concluya el resto del itinerario entre Galicia y Madrid puede haber una reducción muy importante de tiempos de viaje—, una reprogramación de las actuaciones en el eje atlántico para priorizar en el tramo A Coruña-Santiago la electrificación y corrección de ancho de vía, aunque eso conllevase un retraso en la ejecución del eje atlántico en la parte sur. ¿Eso qué conlleva? Pensar única y exclusivamente en función de las conexiones del AVE con Madrid. El eje atlántico entre A Coruña y Vigo es muy importante también para nuestra articulación interna, para la conexión entre A Coruña, Santiago de Compostela, Vilagarcía, Pontevedra y Vigo.

Dicho esto, quiero hacerle varias aclaraciones. Usted ha manifestado que puede haber pagos diferidos en un año o como mucho en año y medio con respecto a la conclusión de una obra y su puesta en servicio. Si nos atenemos a eso, puede haber una diferencia de un ejercicio presupuestario, no de dos. En el eje atlántico A Coruña-Vigo se contemplan dotaciones hasta 2014. Esto quiere decir que el horizonte de conclusión es 2013 no 2012 como ha dicho usted. En la AC-14, en lo que afecta al tramo de conexión con A Coruña, se contemplan previsiones hasta el año 2013. Eso quiere decir que estaría en funcionamiento en 2012, lo cual conlleva un retraso con respecto a lo inicialmente previsto. Por lo que respecta a la A-8, nosotros esperamos…

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Jorquera, le rogaría que fuera finalizando.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Sí, voy concluyendo.

En dos tramos hay dotaciones hasta 2013. Eso fija su horizonte de conclusión en 2012. Hay que ser transparentes en la información. Por lo que respecta al ferrocarril entre Ferrol y A Coruña, usted ha dicho que se podía discutir si la inversión tenía que ser más voluminosa, pero hay que complementar una serie de fases antes de estar en condiciones de licitar y ejecutar obras. Que en este caso la inversión fuese algo más voluminosa es sencillo; incluso yo estoy dispuesto —si me permite la ironía, con todo el respeto que me merece, señor Morlán— a hacer una pequeña aportación, porque la consignación presupuestaria es de cero euros, y yo le pregunto cuándo va a estar concluido el estudio informativo, porque llevamos así cuatro años, y no utilicen como coartada discrepancias con respecto a propuestas de trazado porque hay veces que tenemos la sensación de que se proponen trazados que provocan contestación para justificar que eso siga en *stand by* permanente.

Concluyo preguntándole qué ocurre con los accesos ferroviarios a los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña. Usted no ha contestado. Algún medio de comunicación gallego especulaba con la posibilidad de que se derivasen a la colaboración público-privada, pero usted, en la relación de actuaciones contempladas tanto para el año 2011 como para el año 2012, no los ha incluido. ¿Qué ocurre con los accesos ferroviarios a los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Ayala, tiene el turno de palabra y le pido la máxima brevedad.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Voy a tratar de ser lo más breve posible. Señor Morlán, yo me ratifico en lo que le he dicho anteriormente y también en las referencias que le he hecho a que hay partidas que no se encuentran recogidas en el proyecto de presupuestos, no solo en cuanto a estudios —porque eso sí que no daría lugar a licitarlo en 2011—, sino incluso a las obras que el señor ministro dijo que iban a tener preferencia en su reprogramación en los presupuestos, porque hay algunas que no están. Habrá visto usted que no he querido hacer referencia a ninguna obra de ningún sitio concreto porque no me parece el lugar adecuado, pero no me obligue a que le diga que en una comunidad autónoma hay dos obras que se han reprogramado que no tienen ni un euro en el presupuesto de 2011. Si quiere usted luego se lo digo.

Señor Morlán, no se puede hacer referencia a que estos presupuestos responden a la actualización del PEI

cuando ustedes hace quince días por fin han decidido actualizar el PEI cuando lo tenían que haber hecho en el año 2009 para que estuviera vigente en el año 2010, y el señor ministro dijo que esa actualización estaría terminada en diciembre de 2011, es decir cuando queden dos meses para las elecciones generales. ¿Para qué vamos a hacer entonces la actualización del PEI si ustedes no van a poder ver la puesta en marcha de esa actualización? Ganen o no ganen las elecciones, habrá un gobierno distinto y ustedes van a terminar la actualización del PEI cuando la legislatura esté acabada. Si eso es de recibo —también por utilizar una frase no tan dura como las que he empleado antes—, que venga Dios y lo vea.

Señor Morlán, en conservación y explotación de carreteras ustedes bajan un 13,74 por ciento respecto al año pasado, pero si usted desagrega los presupuestos y habla de conservación por un lado y de explotación por otro, en conservación estamos mucho peor de lo que deberíamos estar. Esta es una referencia que le he hecho porque creo que debe corregirse.

Voy a hacer otra referencia aunque tenga que ser en la ley de presupuestos, que es impropia, pero ustedes se tienen que agarrar a lo que sea y a la comparación con el Partido Popular para criticar todo lo criticable. La comparación con el Partido Popular y con la época del Partido Popular es, como le he dicho antes, comparar peras con manzanas, porque nosotros salíamos de una crisis generada por ustedes en el año 1996 y de la que logramos salir, igual que tendremos que salir de la que ustedes nos han metido en esta ocasión, que en nada responde a la referencia internacional sino a la crisis de su falta de gestión. Evidentemente los primeros años de la nueva legislatura del Partido Popular tendrán que ser austeros por culpa de la mala gestión de ahora.

En cuanto a la Ley del Suelo, primero, usted confunde intencionadamente lo que es clasificación de suelo con valoración de suelo. Usted lo confunde; son dos títulos distintos de la ley. En cuanto a que fuera urbanizable todo aquel suelo que no tuviera que ser protegido, en aquella ley no se decía que la valoración de ese suelo tuviera que ser como si el suelo fuera urbanizable. Fue una interpretación errónea de los tribunales que en algunos casos se solventó. **(Risas.)** Fue una interpretación errónea de los tribunales. Ríase usted detrás de la pantalla de la televisión o no se ría **(El señor diputado se dirige al señor Canongia Gerona.)**. Siendo miembro de la Mesa tendría usted que tener una conducta bastante más ordenada, señor secretario de la Mesa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Ayala, le pido prudencia.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Bien. Dígale que fue por no recurrir doña Magdalena Álvarez las sentencias de los justiprecios de la Audiencia de Madrid, lo que tuvo como consecuencia tener que soportar el precio de las expropiaciones de las radiales de Madrid. Ya está bien de decir que el valor de las expropiaciones o incluso la burbuja inmobiliaria es culpa de la Ley del Suelo anterior, porque no tiene nada que ver.

Señor Morlán, lo que le he dicho y le reitero es que a ustedes el comodín que les sirve para todo y para justificar estos presupuestos es el Plan extraordinario de infraestructuras, que no sabemos todavía cómo se guisa ni cómo se come. Fíjese si el PEI les sirve para todo que hasta en la aportación española sobre el documento de consultas a la Comisión Europea sobre la futura política de la red transeuropea de transportes, hasta aquí, la falta de inversiones de España se justifica en ese Plan extraordinario de infraestructuras: fecha 15 de septiembre. Fíjese, señor Morlán, si nos sirve para todo el Plan extraordinario de infraestructuras. Lo mismo sirve para un roto que para un descosido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Simancas, ¿quiere intervenir?

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Intervengo muy brevemente, señora presidenta, para manifestar que espero que todos los grupos parlamentarios sean conscientes de que la realización de infraestructuras en nuestro país requiere de plazos de desarrollo que sobrepasan una legislatura. Las obras se planifican, se proyectan, se licitan, se contratan, se ejecutan y se ponen en funcionamiento; el tiempo transcurre y las elecciones quedan a veces de por medio, los gobiernos cambian y los proyectos se mantienen. Por lo tanto, el Gobierno vigente, como todos los gobiernos de España desde el inicio de la democracia, no solo tiene el derecho sino el deber de planificar las obras, las que se van a realizar el año próximo, el cuatrienio siguiente, la década siguiente y en los veinte años siguientes. Esa es la obligación de cualquier Gobierno serio, y nosotros trabajamos para ejecutar, con arreglo a un gobierno socialista, esas obras a partir de 2012, pero si no fuera así, también es obligación del vigente Gobierno llevar a cabo esa planificación y dejar el trabajo preparado para el siguiente Ejecutivo, sea del color que sea. Esto es el abecé del trabajo político y el abecé de la responsabilidad institucional. Claro, colocar las radiales de Madrid como ejemplo de buena planificación de los gobiernos del Partido Popular es una desmesura. Las radiales de Madrid son el mejor ejemplo que existe en la historia de las infraestructuras de este país de mala planificación, de desastre de planificación y todavía lo estamos pagando. Nos está costando mucho dinero a todos. No he querido hacer reproches a ese respecto, pero meter una bronca aquí sobre las deficiencias de planificación y colocar la referencia de las radiales de Madrid me parece un poco exagerado.

No le cuadra el presupuesto al Partido Popular. No me extraña. Claro, hay algunas cosas que son difíciles de entender. Dice usted: Es que la colaboración público-privada del año próximo no está consignada en los presupuestos. Si es que no nos vamos a gastar ni un solo euro el año que viene en esos proyectos, salvo en los estudios; en ejecución ni un solo euro. Es que precisa-

mente la colaboración público-privada consiste en que se demora el pago y quien paga son los privados. No vamos a empezar a pagar esos proyectos hasta 2013, 2014 ó 2015. ¿Cómo va a haber una consignación presupuestaria en 2011? Dice: Es que no lo encuentro, este presupuesto está mal hecho porque no lo encuentro. Es que no lo hay, ¿cómo lo va a encontrar usted? No tiene por qué haber una consignación presupuestaria para las obras que se van a financiar con arreglo a este procedimiento, pero eso no quiere decir que el presupuesto esté mal hecho; eso quiere decir que usted busca lo que no tiene por qué encontrar porque no existe. Dice: Es que la suma de las inversiones que hay en Seittsa y en la Dirección General de Carreteras me sale más que lo que usted ha dicho que va a invertir en carreteras. Claro, es que Seittsa no se dedica solo a carreteras, señor Ayala, es que también tiene otras inversiones. Nosotros hemos hecho la suma de lo que aparece en Seittsa-carreteras y en la Dirección General de Carreteras y sí nos cuadra. Usted dice: A mí no me cuadra. Pues habrá contabilizado usted alguna partida que no corresponde a carreteras. El presupuesto critíquemelo usted en clave política, en clave de priorización, pero no me diga usted: Es que no me salen las sumas. Perdóneme, pero las sumas están bien hechas.

Termino con una alusión a la ejecución presupuestaria que se ha tachado aquí de desastrosa en relación con el Partido Socialista. Aquí se han estado ejecutado año a año 16.000, 17.000, 18.000 millones de euros en obra pública. Esto es un récord no ya en la historia de España sino en el contexto europeo y en contexto internacional. Hay muy pocas administraciones capaces de ejecutar tanto dinero y de una manera fehaciente y eficaz en obra pública. No sé si me equivoco, pero creo que los gobiernos del Partido Popular a lo más que llegaron fue a en torno 10.000 millones de euros. Dice usted: Es que el Gobierno del Partido Socialista ejecuta poco. No, ejecutamos más que los gobiernos del Partido Popular. Insito, critique usted la reducción de la inversión; critique usted los criterios de priorización del gasto, pero no diga que ejecutamos poco porque eso no es verdad. No diga que no encuentra las sumas y las restas porque no es razonable. Insisto en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para cerrar esta intervención en que nos parece bastante razonable y bastante ponderado y equilibrado el planteamiento que nos trae el secretario de Estado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): para cerrar este turno de intervenciones, con la máxima brevedad, señor Morlán, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS** (Morlán Gracia): Señor Jorquera, le pido perdón y además no es la primera vez que me lo dice —tiene razón— y yo insisto en que es Yorquera, en lugar de Jorquera. Por tanto intentaré por todos los medios recordarlo la próxima vez que hable con usted. Lo que ocurre es que en mi tierra lo de la jota se utiliza de otra manera. No se preocupe, intentaré acordarme en todo momento de cuál es su apellido.

Hay un fenómeno que los diputados y diputadas ponemos en práctica muy a menudo, y es que para saber si en un presupuesto está una partida que interesa, digo que voy a poner unos cuantos miles de euros para que esta actuación —un tramo de ferrocarril, una variante de población, un proyecto de no se qué— se singularice y se signifique en el listado del presupuesto. En la técnica presupuestaria —y cuando vas a Hacienda tienes bastantes problemas— es muy fácil incorporar una partida y muy difícil eliminar esa partida. Por qué razón es así casi lo tienen que decir los responsables de informática en Economía y Hacienda, pero es cierto que esa mecánica presupuestaria existe. Usted ha planteado partidas presupuestarias específicas apoyadas por el Grupo Socialista en anteriores presupuestos respecto a la conexión Coruña-Ferrol y a la conexión Vigo-frontera, a pesar —y eso lo hemos hablado en algunas ocasiones— de que esas partidas estaban incluidas en el proyecto del eje atlántico. Interesaba significar esa atención a esas partidas, y hemos dicho: De acuerdo. Ahora llega el momento de estos presupuestos y tenemos que fijar una cifra en esas partidas. Lo que estamos haciendo y lo que tengamos que hacer para que la conexión entre Coruña y Ferrol esté significado con unos miles de euros en el presupuesto o no esté significado, lo vamos a seguir haciendo, porque, convénzase, lo queremos hacer.

En segundo lugar, no doy tan poca importancia a los ayuntamientos como usted les da, señor Jorquera. Le voy a poner un ejemplo. En el año 2004, cuando llegamos a este Gobierno, nos encontramos con un compromiso firmado con el Gobierno francés de poner en funcionamiento la concesión Figueras-Perpiñán en el año 2009. Para llegar a Figueras teníamos que lanzar los estudios, proyectos y obras desde Barcelona hasta Figueras, y teníamos un bloqueo con los ayuntamientos de Barcelona hacia el norte para ver por dónde pasaba la línea de alta velocidad —hemos hecho referencia antes al tema de Moncada—, y si no hay acuerdo institucional entre el Gobierno y los ayuntamientos, ¿qué vamos a hacer? Pues tendremos que desbloquearlo. El acuerdo de Moncada establece que si se pasa por ahí con la alta velocidad, dado que existe una infraestructura ferroviaria tan potente, por lo menos que se pueda soterrar parte de la línea convencional. ¿Qué es lo que le quiero decir? Que, por fuerza, por necesidad, tenemos que llegar a acuerdos con los ayuntamientos por donde pasa la línea de alta velocidad o una carretera, por fuerza. Y querámoslo o no, pueden ser ayuntamientos del Partido Popular, del PSOE o del Bloque los que pueden poner algún tipo de dificultad —porque sus vecinos lo plantean, porque sus instituciones lo quieren— para que el diseño de la vía sea distinto al que se está planteando desde el ministerio. Nosotros queremos hacer la conexión entre Ferrol y la frontera con Portugal, tenemos recursos en nuestras

propias partidas globales de proyectos para así continuar con los estudios, y queremos acuerdos. Nosotros estábamos de acuerdo con la Xunta. El conseller de la Xunta de Galicia y yo nos hemos reunido con los alcaldes del norte y del sur, y lo seguiremos haciendo para buscar una solución. Por tanto, ni hay falta de voluntad política ni de recursos, está todo. Ahora tenemos que lograr que en lo pretendemos hacer nosotros en lugares tan complicados, podamos llegar a un acuerdo con los ayuntamientos.

Lo mismo le digo respecto de los accesos ferroviarios a Ferrol y a Coruña. Los responsables del Ministerio de Fomento tenemos grabada en la mente la necesidad, que viene contemplada en el propio Plan de transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril, de que los puertos de Ferrol y de Coruña tienen que tener una conexión ferroviaria. Y lo que se está haciendo en este momento en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias es, con arreglo a la partida de proyectos y estudios que tenemos, trabajar en esos estudios. Si usted quiere continuar diciendo que como no está en una partida que surgió en un momento determinado en una cuantía determinada, no lo vamos a hacer, yo le tendré que decir que sí, que lo vamos a hacer. Me podrá creer o no, pero como lo estamos haciendo, estoy muy tranquilo de lo que le digo y lo podremos defender en cualquier sitio.

Señor Ayala, en principio, le agradecería que si usted tiene dos obras de esas, me pase usted una nota informándome de que esas obras no tienen recursos. Nuestra idea es que de las obras que están reprogramadas, no todas tienen aportaciones mayores en el año 2011 a lo que surge en la reprogramación. Hay doce o trece obras, creo recordar, que se mantienen vivas, pero que están reprogramadas con una cifra muy baja porque no tenemos posibilidades. Si existe alguna de estas obras, usted me pasa la nota y yo le contestaré sin ninguna dificultad. En segundo lugar, desde que estamos en esta situación de potente crisis económica, hemos tenido que reorientar todo nuestro sistema de actividad económica. Hemos hablado en un principio de cambio de modelo productivo, de la ley de economía sostenible, y detrás de todo eso que parecen bonitas palabras o que parecen a veces, según dicen ustedes, palabras huecas, hay una serie de postulados, de reflexiones y de previsiones que tienen que ver con el desarrollo de la actividad política y la actividad inversora. Y en este caso concreto, nosotros, con retraso, no digo que no, diseñamos las directrices de actualización del PEI y las trasladamos a los consejeros de la conferencia sectorial. En esa misma época, más o menos, se había acordado que la Comisión de Fomento llevaría a cabo un debate, con la creación de una subcomisión que desarrollaría un debate sobre financiación de infraestructuras y sobre las directrices del PEI, que nos vendrá muy bien en todo este proceso de definición de lo que ha de ser la actualización del PEI; con retraso, pero lo vamos a hacer. Pero creo que ustedes tienen una forma distinta a la nuestra de interpretar la política de la planificación. Nosotros estamos hablando de un cambio de modelo productivo que tenga un largo recorrido, de una actualización del PEI que tenga un largo recorrido. Es decir, nosotros no nos fijamos en lo que pase en el año 2012. En el año 2012, cuando volvamos a ganar las elecciones, trabajaremos en la definición y desarrollo del PEI. Por ello queremos que haya una concertación con comunidades autónomas y que haya un acuerdo con los grupos parlamentarios en el seno de esta Cámara, para ver cómo enfocamos el desarrollo de la construcción y gestión de infraestructuras y dimensionamos cuáles son las infraestructuras que son necesarias y cuáles no. Le puedo decir que se ha acabado que en cualquier punto se puede hacer una autovía, y se ha acabado que las inversiones no estén precedidas de un programa, de un análisis, de su repercusión económica, financiera, social o territorial, porque los recursos en los próximos años no van a ser los mismos que los que hemos tenido hasta ahora. Por tanto, tenemos que llevar a cabo esa inversión de acuerdo con las decisiones que entre todos podamos adoptar.

Por último, me referiré a la Ley de Suelo, y ya acabo con esto, presidenta. Señor Ayala, por ese motivo le he dicho que usted y yo éramos diputados en aquella época, porque ya llevamos años de diputados usted y yo en este Congreso. Cuando se produce la modificación de la Ley del Suelo, por norma, por ley aprobada por este Parlamento, se dice que será urbanizable todo lo que no esté especialmente protegido. Yo recuerdo que en uno de los debates de aquella época —que me imagino que estará en los diarios de esta Cámara— se decía que iban a surgir las urbanizaciones como setas. ¿Por qué? Porque al ser urbanizable todo, todo el mundo puede construir con autorización municipal. ¿Qué sucede cuando en el desarrollo de un planeamiento urbanístico, de una fórmula de gestión urbanística, se diseñan infraestructuras y se construye sobre el territorio de infraestructuras? Está muy bien que estén en el plan. Hay que hacer una carretera, se coloca en el plan y solucionado. Aquí no es lo mismo que en Francia, que cuando hay un desarrollo urbanístico es como si fuera una especie de concentración parcelaria. Todos los propietarios de los suelos sienten sobre su patrimonio, sobre su familia y su figura la repercusión de esa construcción de la autoría, no solamente los afectados por la expropiación. Pero aquí, cuando se llega a la construcción de la infraestructura —como decía antes el señor Simancas de las radiales de Madrid y alguna otra autopista que no están dando buenos resultados, y usted lo sabe perfectamente—, nos encontramos con que se paga a un precio determinado porque en aquel momento se vio que era suelo urbanizable y por lo tanto edificable y susceptible de obtener unos determinados rendimientos. Hasta tal punto que creo recordar que en uno de los debates que tuvimos con el señor Cascos hablaba de que la repercusión del valor del suelo en el precio de la vivienda en aquel momento era superior al 50 por ciento, casi el 60 por ciento. Creo recordar que era así, y eso también constará en las actas de esta Cámara. Es decir, si hubiera habido más limitación en la definición de qué era suelo urbanizable y

hubiera habido más delimitación en las diversas tipologías de suelo que se planteaban de acuerdo con la ley anterior, si se hubiera acometido de otra manera no se hubiera generado la expectativa del precio del suelo.

Cuando fueron a expropiar para la construcción de una autopista se pagó equis y cuando el propietario del suelo de al lado entró en un proceso de desarrollo urbanístico del que se iba a obtener mucho beneficio por la construcción de las viviendas y por la generación de más metros cuadrados útiles para ser habitados, el propietario del suelo de la autopista no entendió cómo le expropiaron, hicieron una carretera y no tuvo ninguna repercusión y sin embargo al señor de al lado como consecuencia de la carretera que han hecho en su suelo obtiene unos beneficios superiores en el precio del suelo. Y reclama y los tribunales le dan la razón porque la tiene. Si la parcela está valorada en 10.000 el metro cuadrado la parcela colateral donde está la autopista no puede costar solamente 2.000 ó 1.000. Y eso, señor Ayala, guste o no guste, es lo que ha generado que con las radiales y con alguna otra autopista tengamos en estos momentos problemas, porque los propietarios han presentado reclamaciones, por sentencia se les han ido reconociendo y ahora tenemos que hacer nosotros frente a su pago. Y a ver cómo lo hacemos. Ese es un problema bastante serio que tenemos. Espero resolverlo con prontitud y espero que no tengamos mayores complicaciones, pero sin lugar a dudas una modificación de la Ley del Suelo tiene repercusión en el valor del suelo, ¡faltaría más! Verá usted cuando se limite el valor del suelo cómo la repercusión será bastante menor y no estaremos hablando de precios del suelo como los que se han alcanzado aquí, en Madrid, y en otras provincias de España por la aplicación de esa ley.

Muchas gracias por su atención y espero responder por escrito a las preguntas que me han hecho.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Morlán le doy las gracias en nombre de toda la mesa. Un minuto de receso mientras que el señor Morlán recoge los papeles y recibimos a la secretaria de Estado de Transportes.

— DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES (GUTIÉRREZ DEL CASTILLO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/001197) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001329).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida a la secretaria de Estado de Transportes, la señora Gutiérrez. Suyo es el turno de palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Señora presidenta, señorías, comparezco en esta comisión para informar del presupuesto de la Secretaría de Estado de Transportes recogido en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2011. EL presupuesto de la Secretaría de Estado de Transportes y todos los entes dependientes o adscritos a ella cumplen y se enmarcan en los objetivos presupuestarios del Gobierno y del Ministerio de Fomento para 2011, que no son otros que el equilibrio de las cuentas públicas, la mejora de la competitividad y eficiencia del sistema de transporte a través de las reformas estructurales y contribuir a la reactivación económica de nuestro país. Para la consecución de estos objetivos, como han tenido ocasión de escuchar al secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, el grupo Fomento cuenta con un presupuesto global de algo más de 22.000 millones de euros, de los cuales 13.626 se destinan a inversión, es decir el 62 por ciento, y 8.447, el 38 por ciento, a gastos operativos.

La Secretaría de Estado de Transportes ordena el sector del transporte en general como un sector estratégico que es factor determinante de la competitividad en nuestro país y por tanto soporte de la práctica totalidad del resto de la actividad económica. Es además sistema y factor de cohesión territorial y social, y da empleo a un volumen importante de personas en nuestro país. La inversión realizada en los últimos años nos permite hoy contar con una de las mejores redes de infraestructuras de Europa, lo que favorece la competitividad de nuestro país en relación con el resto de los países del continente. Disponemos de una buena red aeroportuaria diseñada para atender el crecimiento estimado del tráfico de los próximos veinte años. Merece la pena resaltar que desde 2000 a 2010 se han invertido 17.000 millones de euros en la modernización de las instalaciones aeroportuarias, destacando los últimos aeropuertos puestos en servicio, como el de Madrid Barajas, Barcelona El Prat y Málaga. También disponemos de una red portuaria de interés general integrada por 44 puertos que en los últimos años ha renovado básicamente todas sus instalaciones e infraestructuras y que cuenta con una capacidad para absorber el crecimiento estimado de tráficos en los próximos quince o veinte años. Asimismo, las inversiones realizadas por Renfe en cuanto a flota de trenes hace que hoy dispongamos de la flota de trenes más moderna de Europa y que, como saben ustedes, en virtud del contrato programa de Renfe-Operadora se han invertido más de 5.000 millones de euros que han permitido la incorporación de un total de 598 nuevos trenes entre 2004 y 2010. Gracias a esta dotación en infraestructuras portuarias, aeroportuarias y de material móvil las necesidades reales de inversión nueva en el ámbito de la Secretaría de Estado de Transportes se ha reducido considerablemente. De ahí que los criterios de eficacia que para las nuevas inversiones se han establecido en los planes de ajuste se han incorporado perfectamente en nuestro presupuesto.

Con estos criterios de austeridad y eficiencia para contribuir al equilibrio de las cuentas públicas, los distintos entes públicos dependientes de la secretaría de

Estado han reducido sus inversiones respecto al ejercicio 2010. En este sentido, la inversión de AENA para 2011 será de 1.328 millones de euros, es decir, un 22,7 por ciento menos que en el ejercicio pasado. Las inversiones no financieras del conjunto de las autoridades portuarias serán en 2011 de 1.151 millones de euros, lo que supone una reducción del 18 por ciento en relación con las inversiones del pasado año. En cuanto a Renfe-Operadora, la inversión para 2011 será de 635 millones de euros, lo que supone una reducción del 36 por ciento en relación con la previsión del año pasado. Igualmente, las autorizaciones de endeudamiento que recoge la ley de presupuestos para el ejercicio 2011 referidas a estos entes disminuyen considerablemente con relación al ejercicio anterior. En concreto, en AENA se reducen a una cuarta parte de lo autorizado en 2010; recordemos: 1.982 millones de euros en 2010 y 529 para 2011. Para Puertos del Estado, para el conjunto de las autoridades portuarias, se reducen un 59 por ciento; es decir, de 758,8 millones de euros en 2010 la autorización para el próximo ejercicio pasará a 313 millones de euros. Para Renfe-Operadora se reducen a un tercio, con un importe autorizado de 395 millones de euros frente a 1.234 millones de euros en el año 2010.

Al mismo tiempo, las reformas estructurales que se están desarrollando en el conjunto del sistema de transportes contribuirán a la mejora de la competitividad y la eficiencia de la economía española. En el sector aéreo las reformas estructurales se refieren a navegación aérea con las leyes que sus señorías han aprobado durante el presente año y al nuevo modelo de gestión aeroportuario que en breve presentará el ministro. En el sector portuario estamos abordando el desarrollo de la Ley de Puertos aprobada por estas Cortes. El sector ferroviario cuenta, como saben, con un Plan estratégico de impulso al transporte de mercancías acordado con las comunidades autónomas, que estamos poniendo en marcha, y la aplicación del reglamento 1370/2007, sobre obligaciones de servicio público en servicios ferroviarios para pasajeros, supondrá un antes y un después en la prestación de los servicios públicos en el ferrocarril español.

Este conjunto de reformas estructurales unido a la dotación de infraestructuras conseguida en virtud de inversiones realizadas en los últimos años está contribuyendo a la recuperación de la economía. En mi comparecencia de presupuestos de hace un año ya les apunté el inicio de la recuperación de los tráficos, tanto aéreos como en los puertos, para mediados del 2010. Los datos de los que disponemos nos permiten constatar ya la mejora del tráfico portuario, aeroportuario y ferroviario, que es siempre un buen indicador de la actividad productiva y de la situación económica general. Les doy algunos datos, señorías. En el transporte aéreo en julio y agosto la llegada de turistas ha estado por encima del 4 por ciento con respecto al año anterior. Las previsiones para 2011 apuntan a un crecimiento anual de 2,8, superando la cifra de 197 millones de pasajeros. Se estima que entre 2012 y 2013 se superarán los máximos históricos con 210 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles y que en el año 2020 se alcanzará la cifra récord de 300 millones de pasajeros. En el transporte portuario los datos indican que se cerrará el presente ejercicio con un incremento del 3,6 y para 2011 se espera un crecimiento del 6 por ciento. Se espera igualmente que en 2012 se supere el máximo histórico de mercancías movidas en los 44 puertos de interés general y que en 2013 se supere la cifra de 500 millones de toneladas de mercancías movidas en instalaciones de puertos de interés del Estado. En el sector ferroviario en 2011 se espera un crecimiento de 1,5 millones de toneladas para mercancías por ferrocarril y de 2,3 millones de pasajeros por tren. Señorías, el sector del transporte es un sector clave para la economía española y las medidas que se incluyen en los presupuestos de 2011, las reformas estructurales que se están abordando y las previsiones de crecimiento del tráfico en los distintos ámbitos contribuyen a los objetivos generales de estabilidad presupuestaria, mejora de la competitividad y recuperación económica.

Paso a continuación a un análisis de las cifras más significativas que recogen los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año por direcciones generales. En cuanto a la Dirección General de Transporte Terrestre, como órgano regulador del transporte por carretera y ferroviario y al que corresponde desarrollar los planes de actuación específica y llevar a cabo la función inspectora, he de señalar que la mayor parte de las iniciativas, tanto las legislativas como los planes específicos que contempla el presupuesto, son fruto del diálogo y la cooperación interinstitucional con comunidades autónomas y con la representación de los distintos sectores afectados, tanto en el seno del Comité Nacional del Transporte como en el Consejo Nacional de Transporte Terrestre. El conjunto de dotación presupuestaria para esta dirección general para 2011 supera los 665 millones de euros. En concreto, son dos programas. El programa 453.M cuenta con 65,08 millones de euros y dentro de este programa se desarrollan los planes específicos de apoyo al sector que tienen un reflejo presupuestario. El primero es la ayuda al abandono de la actividad por parte del sector de transportistas autónomos, que cuenta con una dotación de 42,15 millones de euros. Puedo decirles que desde que se puso en marcha esta medida en el periodo 2008-2010 se han concedido 3.939 ayudas por un importe de 221,21 millones de euros que superan con creces las cifras acordadas con el sector en su momento. El segundo son los avales para el sector a través de la Sociedad de Garantía Recíproca con una partida de 450.000 euros. Una tercera línea de apoyo es la ayuda a la formación del sector a la que se destina un total de 12,7 millones de euros. Y en el capítulo 6 de este programa se incluyen 3,5 millones de euros destinados en gran parte a la implantación del tacógrafo digital.

Por otra parte, la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona también el programa 453.A, que

incluye la aportación patrimonial a Renfe-Operadora. Se prevé una partida de 600 millones de euros como aportación patrimonial y aquí hay que distinguir dos cantidades básicas: 400 millones de euros que servirán para financiar las obligaciones de servicio público previstas en el acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio para la próxima anualidad y 200 millones para compensar el déficit de años anteriores por este tipo de servicios. Como saben, el acuerdo del Consejo de Ministros tiene como objetivo la definición de los servicios sometidos a obligación de servicio público compensables económicamente y que se basan en el reglamento de la Unión Europea 1370/2007, que estamos desarrollando. Se fijan también en este acuerdo una serie de objetivos de calidad en la prestación del servicio y los mecanismos de control con una revisión cada tres años. Quiero destacar el impulso al Plan estratégico de transporte de mercancías que ha sido recientemente acordado con las comunidades autónomas y al que ya se ha referido el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras y que desarrollará el secretario general de Transporte, quien ha impulsado muy directamente el conjunto de proyectos que prevé este plan.

En cuanto a la Dirección General de Marina Mercante, dicha dirección general gestiona un presupuesto total de 282,5 millones de euros a través de dos programas, el 441.N, de subvenciones y apoyo al transporte marítimo, dotado con 85 millones de euros, y el 454.M, que es el refuerzo de la seguridad del tráfico marítimo y la vigilancia costera, con un presupuesto de 197 millones de euros. De los 85 millones de euros del programa anterior, 63 millones de euros se destinan a bonificación de los residentes en las islas en su traslado a la península. Se mantiene la cuantía bonificada del 50 por ciento del billete para el viaje entre península y las ciudades de Ceuta y Melilla, Islas Baleares y Canarias, y del 25 por ciento del billete del transporte interinsular, que, como saben, las comunidades autónomas complementan con otro 25 por ciento de subvención. En cuanto al programa 454.M, destinado a atender las necesidades específicas de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino y costero, este programa da cobertura a dos subprogramas básicos: el salvamento, seguridad marítima y lucha contra la contaminación, por una parte, y a la construcción y mejora de capitanías y centros de salvamento, así como de los sistemas de información y apoyo a la gestión. Para cumplir los objetivos de la seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, el presupuesto para 2011 asciende a 197,7 millones de euros, de los cuales hay una parte de recursos propios de la Dirección General de Marina Mercante con 57 millones y el resto son las transferencias a Sasemar. La dirección general destinará aproximadamente el 56 por ciento de sus recursos al capítulo 1, a gastos de personal, dedicado a reforzar la estructura periférica de capitanías generales y a la función inspectora. El próximo año Marina Mercante seguirá reforzando e intensificando la labor inspectora con el fin de garantizar la permanencia y mejora en la posición de la flota con pabellón español en la lista blanca de la OMI. También se prevén 8 millones de euros para las inversiones en construcción, mejora, rehabilitación y equipamiento de edificios de las capitanías marítimas, así como las inversiones en el nuevo sistema informático y de información que soporta la gestión y permite el acceso electrónico directo de los ciudadanos.

Sasemar. Su presupuesto de explotación es de 162 millones de euros, de los cuales 122 corresponden a las transferencias de la dirección general y el resto se refiere a amortizaciones e ingresos propios. El presupuesto de inversión es de 28 millones de euros, de los cuales 18 millones provienen del capítulo 7 de la dirección general y el resto son remanentes de ejercicios anteriores. Con estos recursos, la dirección general y Sasemar deben desarrollar los objetivos que tienen marcados en el Plan nacional de seguridad de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación 2010-2018 aprobado por Consejo de Ministros el 20 de agosto de 2010. Como saben, el plan contempla, por una parte, inversiones y, por otra, un conjunto de actuaciones que resaltaría como de coordinación interinstitucional y de puesta en funcionamiento y aprovechamiento de los más de 1.000 millones de euros que se destinaron en los ejercicios 2006-2010 al desarrollo del anterior plan. Ello nos permitirá, además, el desarrollo de todos los compromisos y directivas que en el ámbito de la Unión Europea se han plasmado en los paquetes Erika y que se traducirán en la incorporación de directivas a nuestro ordenamiento jurídico. Además les puedo decir que hay voluntad de avanzar en la consideración de delito medioambiental de los vertidos y, por tanto, una mayor colaboración interinstitucional con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con la fiscalía y con el conjunto de las comunidades autónomas costeras.

En la Dirección General de Aviación Civil, que gestiona un presupuesto total de 385 millones de euros, cabe resaltar dos programas: el 441.O, que se refiere a las subvenciones y medidas de apoyo al transporte aéreo, dotado con 344,8 millones de euros, y el 455.M, de regulación y supervisión de aviación civil, con 40,1 millones de euros. Este último programa consigna también la transferencia a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Por lo que se refiere al primero, la dotación prevista para las subvenciones en 2011 asciende a 340 millones de euros, destinados fundamentalmente a garantizar la accesibilidad en todo el territorio mediante el sistema del transporte aéreo a través de una política de subvención directa a los residentes de las comunidades autónomas de Canarias, Baleares y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Los criterios de aplicación son la garantía de la prestación de obligación de servicio público que en estos momentos está vigente, así como el mantenimiento del 50 por ciento para los residentes. En segundo lugar, también se incorpora una partida específica para el nuevo convenio de colaboración con el ICO de una línea de apoyo a las compañías

aéreas para que puedan disponer de en torno a 300 millones de euros en solicitud de préstamos; este convenio se firmará en las próximas fechas en el ministerio. Para este año el presupuesto incluye 4 millones de euros. En cuanto al programa 455.M, de regulación y supervisión de Aviación Civil, las partidas más importantes son las transferencias internas para financiar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que ascienden a 31,9 millones de euros y se contemplan en los capítulos 4 y 7. En relación con esta Agencia, que se dedica a la supervisión del sector, su presupuesto total asciende a 59,4 millones de euros, que se financian mediante las transferencias de la Dirección General de Aviación Civil antes mencionada y a ingresos propios, que son tasas, precios públicos, colaboración con organismos internacionales, etcétera. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuenta a día de hoy con más de 600 profesionales, 349 como personal directo y otros 270 como personal especializado que actúa en virtud de las encomiendas de gestión que suscribe la propia agencia. Dado el carácter de esta agencia, hay dos capítulos especialmente relevantes, el capítulo 1, que son los gastos de personal, con 17,3 millones de euros, y el capítulo 2, gastos corrientes, con 24 millones, que realmente cubre toda la política de encomiendas de gestión relacionadas con los procesos de certificación que en estos momentos están desarrollando el conjunto de aeropuertos. Por último, en el capítulo 6 figuran 8 millones de euros para inversión real destinados a completar los estudios estratégicos en materia de seguridad aérea y al proceso de informatización ya iniciado para mejorar la calidad del servicio y reducción de trámites administrativos.

Quiero dedicar la última parte de mi comparecencia a resaltar algunos de los aspectos que se refieren a las empresas y entes dependientes de la Secretaría de Estado, es decir, a AENA, Puertos y Renfe, en el bien entendido de que los presidentes de estas compañías y entes se encuentran presentes y que han sido solicitadas las comparecencias específicas, con lo cual no voy a entrar a fondo en el presupuesto de cada uno de ellos, pero sí voy a hacer una valoración global. En cuanto a AENA, al principio de mi comparecencia he dado cuenta de la repercusión o recuperación del tráfico aéreo y también de las reformas estructurales que estamos llevando a cabo. Específicamente tiene importancia la reforma estructural de navegación aérea que sin duda redundará en una mayor eficiencia y productividad del sistema, así como en una reducción de los costes que conlleva la prestación de los servicios. A este respecto quisiera recordarles que el año pasado por estas mismas fechas se ponía de manifiesto la necesidad de corregir las deficiencias que presentaba nuestro sistema de navegación aérea con los costes más elevados de nuestro entorno europeo. Recordarán que en 2009 la tarifa de navegación aérea en ruta en España era un 65,2 por ciento superior a la media europea. Con la reforma estructural ya en marcha, disminuirán los costes de navegación aérea y ello nos permitirá que las tarifas se sitúen en 2013 en la media de los cinco grandes proveedores de navegación aérea de la Unión Europea. El objetivo que nos hemos marcado, como saben, es disminuir las tasas de navegación aérea de ruta en un 15 por ciento en los dos próximos ejercicios, un 7,8 en 2011 y un 7,2 en 2012. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Esta reducción de los costes será, además, compatible con el mantenimiento de un esfuerzo en materia de innovación tecnológica, a través del programa Sesar, para impulsar el desarrollo del cielo único europeo, buscando la eficacia en nuestros objetivos, en coherencia con los requerimientos europeos de prestadores de servicio.

Adicionalmente a esta reforma estructural, con el presupuesto de AENA para 2011, estamos avanzando en la implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, que pasa por adecuar el marco tarifario a las directivas comunitarias. Los aeropuertos en el presupuesto para el próximo año se clasifican en cinco grupos, para permitir una mejor adaptación a los requerimientos operativos y de inversión de cada uno de ellos. Ello permitirá que en 31 aeropuertos de la red las tarifas disminuyan, aumentando el resto en función también de los que han desarrollado mayor inversión. Así pues, corregido el desfase de los precios de navegación aérea, con la nueva propuesta las tarifas aeronáuticas, aeroportuarias y de navegación seguirán siendo las más competitivas de Europa. Con estas premisas, junto con las medidas de eficiencia y reducción de gasto puesto en marcha en el plan de austeridad de AENA, está previsto, para el ejercicio 2011, un resultado de explotación antes de amortización, intereses e impuestos, de 797,3 millones de euros, un 40 por ciento mejor del previsto en los planes plurianuales. Con esta base presupuestaria me gustaría resaltar que AENA volverá a obtener beneficios en 2014, en lugar de en 2017, como estaba previsto en estos documentos con anterioridad; es decir, tres años antes de lo previsto. El presupuesto de inversión previsto por AENA para el año 2011 asciende a 1.328 millones de euros, como he dicho al principio de mi intervención, un 22,7 inferior a lo presupuestado en 2010. Entre las actuaciones inversoras previstas para 2011, está, por supuesto, completar todas las inversiones en el conjunto de la red de aeropuertos, pero específicamente están previstas las nuevas terminales de Santiago de Compostela, Alicante y la puesta en servicio de la nueva terminal de La Palma. Me gustaría resaltar también que continúa en plena ejecución el Plan Canarias, del que se dispone de un presupuesto de inversión de 3.000 millones entre el periodo 2006-2020.

El capítulo de seguridad merece una mención, puesto que nos encontramos en plena fase de certificación de todos los aeropuertos de la red, de acuerdo con las normas aprobadas por el Consejo de Ministros a finales del pasado año y, además, un diseño de todo lo que son los campos de vuelo, etcétera, con las más altas cotas de seguridad, y para todo este conjunto el presupuesto prevé una inversión global de aproximadamente 790 millones

de euros, es decir, un 59 por ciento del total del presupuesto de inversión.

En cuanto a los puertos, y en lo que respecta al sistema portuario de titularidad estatal, constituida por 28 autoridades portuarias y el organismo público de Puertos, destacaría la importancia que tiene este sector para la economía española. Como saben, el 85 por ciento de las importaciones y más del 50 por ciento de las exportaciones se mueven a través de los puertos y, como he comentado al principio de mi intervención, el tráfico portuario se recupera; tenemos datos positivos de previsión de cierre de 2010 y un crecimiento previsto por el conjunto de las autoridades portuarias de en torno al 6 por ciento para 2011. Quiero aclararles que si bien hay esta previsión de crecimiento de tráfico respecto al pasado año, en los ingresos hay una previsión de crecimiento solo de en torno al 3 por ciento, debido a la aplicación de la reforma estructural que sus señorías acaban de aprobar, a través de la nueva Ley de Puertos.

Temas de inversión. La inversión no financiera para 2011 en el conjunto de la Autoridad Portuaria es de 1.151 millones de euros. Se pondrán en servicio más de 6.500 metros de línea de atraque, pero yo destacaría la puesta en servicio de la ampliación del puerto de Gijón, la segunda fase Isla Verde Exterior de Algeciras, el muelle del Prat de Barcelona, el muelle de la Química de Tarragona, el Areal de Vigo y la esclusa de Sevilla. La inversión anteriormente indicada a realizar en 2011 se financiará a través de tres fuentes financieras finalistas. Por una parte, las ayudas europeas, Feder y Fondo de Cohesión, con un montante aproximado de 330 millones de euros; los recursos endeudamiento a largo plazo, que mencioné al principio de mi intervención, 313 millones de euros; y la aportación finalista del Ministerio de Fomento, 80 millones de euros; destinados al puerto de Pasajes, 5,7; para financiar el Musel, 34 millones y el puerto de A Coruña, 41 millones. El 32 por ciento restante de la inversión se financia con el *cash flow* generado en cada ejercicio o por otros recursos que puedan generar las propias autoridades portuarias.

Termino haciendo un breve comentario sobre Renfe, que, como saben, tiene una dotación de 635 millones de euros para inversión, que trata de completar lo que es la renovación de flota; como anteriormente he podido comentar, dispondremos de la flota más importante y moderna de Europa en cuanto a trenes de pasajeros. En el caso de Renfe-Operadora, el desarrollo del Plan estratégico de impulso del transporte ferroviario de mercancía es un tema prioritario así como la explotación completa de nuevas infraestructuras de especial relevancia, a las que ya se ha referido el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, como la nueva línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Levante, y la puesta en servicio del nuevo túnel transpirenaico Figueras-Perpignan. En tercer lugar, se procederá a la materialización definitiva del acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio, por el que se establecen las bases para declarar de interés de servicio público el transporte ferroviario de viajeros, fundamentalmente cercanías. Quiero decirles que con todas estas medidas Renfe deberá hacer un esfuerzó adicional de modernización y adaptación para prepararse para la liberalización del transporte también de pasajeros y, además, para convertirse en una de las operadoras líderes en el contexto europeo.

Concluyo ya, señorías, comentándoles que el presupuesto de la Secretaría de Estado de Transportes responde a los objetivos marcados por el Gobierno de estabilidad de las cuentas públicas, así como mejora de la productividad del sistema, a través de las reformas estructurales que he tenido ocasión de comentar y, además, contribuir a la recuperación económica. He podido comentarles cómo se confirman los datos de recuperación de tráficos en 2010 y cómo podemos anticipar una consolidación de los mismos para 2011 y futuros ejercicios. Con todo ello podemos decir que seguimos avanzando en los objetivos marcados por el Gobierno y que tienen una expresión concreta en las cifras presupuestarias que he podido trasladarles.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, para las preguntas que van a formular los grupos parlamentarios tiene la palabra el portavoz de Convergència i Unió, señor Macias.

Permítame que haga una pequeña aclaración con relación a las preguntas que planteaban el Grupo Popular, CiU y el Grupo Mixto, a la directora general de Marina Mercante, a la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y al director general de Aviación Civil, que aparecen en el orden del día dirigidas al secretario general de Transportes y que deberían de haber ido dirigidas a la secretaria de Estado de Transportes, que jerárquicamente es a la quien le corresponde. Lo digo porque hasta hoy por la mañana no se lo he comunicado al portavoz del Grupo Popular y sería deseable que para que puedan ser contestadas con mayor precisión, se dirijan esas preguntas, repito, a la directora general de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y al director general de Aviación Civil, en este momento a la secretaria de Estado de Transportes. La pregunta a la directora general de Marina Mercante iría al secretario general de Transportes. Esto si es posible, si no lo es, se intentará.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Se lo he comentado antes. Nos habíamos ajustado al orden del día. Son dos diputados distintos los que van a hacer la intervención con respecto a la secretaria de Estado y al secretario general de Transportes. Por tanto, es evidente que cada diputado tenía preparada su intervención y no se debe cambiar. Cada uno va a hacer las preguntas con independencia de a quien le corresponda responder, porque nosotros hemos hecho caso al orden del día recibido.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, ha habido una mala calificación de la Comisión de Presupuestos, que es la que nos traslada a quién deben ir dirigidas las pre-

guntas. Vamos a intentar solventarlo de la mejora manera. Si es posible, aquellas preguntas sobre Aviación Civil y Seguridad Aérea que tuvieran que ir dirigidas a la secretaria de Estado de Transportes, que se hagan ahora. Si no, luego puede ocurrir que no se puedan responder adecuadamente. Vamos a intentar resolverlo de esta manera. Si no, se trasladarán por escrito aquellas que no se puedan contestar. La calificación viene errónea de la Comisión que nos remite el orden del día. En todo caso, si hubiera cuestiones que no pudieran ser contestadas ahora, se contestarían por escrito.

Señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU:** Es evidente que yo no tengo este problema.

Gracias por su exposición, señora secretaria de Estado. Mi grupo va a formular una enmienda a la totalidad de los Presupuestos Generales del Estado basada en un conjunto de argumentos que hemos comentado. Cuando analizas un documento presupuestario, ni todo es bueno ni todo es malo. Si tuviéramos que salvar algunos apartados del presupuesto o algunos de este ministerio, lógicamente los incluiríamos en una consideración distinta. Mientras que por lo que hace referencia, como he dicho antes, a la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras nuestro grupo es crítico, creo que ya lo hemos dicho, en relación a esta secretaría de Estado nosotros tenemos la sensación de que se están haciendo los deberes razonablemente bien, con todas las dificultades que hay. Por tanto, voy a intentar ser más breve en mi intervención, no voy a suministrar listado de preguntas, pero nos gustaría comentar con la señora secretaria de Estado algunos aspectos que creo que son relevantes. El Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías lo vamos a dejar para el señor Cachafeiro y vamos a empezar por un tema que a nuestro grupo siempre le ha preocupado. Ha hecho referencia a que se prevé para 2012 la puesta en servicio del tramo internacional Figueras-Perpignan, pero mientras tanto estamos en la obligación de pagar a la concesionaria una serie de cantidades. Nosotros hemos visto unas cantidades de 24,38 millones en concepto de subvenciones y 3,63 millones en concepto de préstamo participativo a la concesionaria TP Ferro. La pregunta es si estas son las cantidades totales que incluyen el acuerdo de indemnización por el retraso de las obras en la parte española, si estas cifran comprenden ya estas obligaciones o no. Otra cuestión que nos preocupa se refiere a dos demandas de traspasos formuladas desde Cataluña, en primer lugar, con relación al traspaso de regionales. Creo que hoy mismo el consejero Nadal ha dado, según el, la buena nueva de que ya había pactado con usted este traspaso de regionales. Creo que estaría bien que, ya que ha dicho esto en un acto de partido, usted, que es más institucional, lo dijera en un acto de gobierno. En cualquier caso, me gustaría que usted nos contara el contenido económico de este traspaso que, lógicamente, deberá reflejarse en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado. Por lo tanto, la pregunta concreta es, ante el anuncio efectuado por el conseller de Política Territorial y Obras Públicas, señor Nadal, de que había acordado hasta el último extremo, según su expresión, este traspaso, conocer los detalles y cuándo se va a firmar el convenio que lo va establecer, más allá del protocolo, que todos sabemos que es simplemente un documento de tintes electoralistas. Otra cuestión relativa a traspasos es si tiene previsto el traspaso, desde el punto de vista presupuestario, de los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell a la Generalitat de Catalunya en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. También, y esta sí que es una petición que evidentemente no nos puede contestar aquí, le pido una información que ya se suministró creo que hasta el ejercicio de 2008. Me gustaría también tener los datos definitivos de los resultados económicos de AENA para el año 2009, aeropuerto por aeropuerto, así como las previsiones de resultados para 2010 y 2011. Lógicamente, con desglose por aeropuertos, tal como nos suministró el señor ministro hasta 2008, en comparecencia parlamentaria que fue muy aplaudida, por cierto, por todos los grupos. Esto no se lo pido para que me conteste ahora, porque supongo que es complicado, pero se lo pido como si fuera por escrito, para entendernos.

Ha hecho usted referencia también al tema de las tasas aeroportuarias, ha hablado de un incremento y a mí me gustaría que nos contara los motivos para ello. Más allá de esta cuestión, le formularía en voz alta la reflexión de algo que está sucediendo, que es que mientras las tasas de los grandes aeropuertos no voy a decir que son baratas, nunca se puede decir que son baratas, pero tienen determinado nivel comparable con otros aeropuertos, nos encontramos con que las tasas de los aeropuertos menores son casi iguales. ¿Cuál es la consecuencia? Usted la conoce perfectamente para el caso de Cataluña pero es también para otros casos, que a determinadas compañías que les interesa ir a determinados aeropuertos menores, y no les resulta tan interesante ir a grandes aeropuertos, aunque pagan prácticamente lo mismo. Es igual que entre comprar un Seat 600 y comprar un Porsche, si cuesta casi lo mismo, entre comprar un Porsche por el precio de un 600. Me gustaría que usted comentara algo en relación con esto, pero me gustaría sobre todo, porque sé que usted es una persona muy receptiva, que esta reflexión se hiciera porque hay que hacer ajustes, hay que bajar las tasas de ciertos aeropuertos y hay que subir un poco más las tasas de otros aeropuertos, lógicamente, dentro del límite de mantenerlas competitivas. Creo que este es un elemento que nos puede ayudar a dimensionar la correcta asignación de cada tipo de aeropuerto y aeronave. Creo que aquí hay una ingeniería fina a efectuar y nos gustaría compartir con usted esta reflexión, porque también tiene contenido presupuestario.

Otro tema al que usted ha hecho referencia es que hay una cierta preocupación en las islas —yo hablo por las Illes Balears, pero me imagino que también en Canarias— por el tema de las ayudas al precio de los billetes

para los usuarios. Ha habido también unos ciertos movimientos de si se van a quitar o si no se van a quitar. Me gustaría que usted nos diera también información detallada. Hemos visto las partidas, que experimentan un cierto descenso, pero agradecería que usted nos pudiera decir algo en relación con esta circunstancia. En la seguridad aérea, que según parece también le corresponde a usted, parece que AESA tiene una nueva sede y debido a esto ha aparecido alguna información diciendo que está muy bien que tengan una buena sede y que estén cómodos, pero que ¡cuidado!, contención y austeridad. Me gustaría que usted nos diera también alguna información en este sentido, porque la sensación que hay es que aquí alguien se ha montado un nuevo chiringuito.

Una cuestión de constatación —y me gustaría que usted diera las cifras—. El año pasado cuestionamos que a Renfe no se le sufragaran los costes del contrato programa sino simplemente se le autorizara a endeudarse. Nos pareció que esta era una práctica peligrosa para el futuro de esta compañía que ha de tener músculo importante, que tiene que estar preparada para ser competitiva, como usted muy bien dice. Nos gustaría que ampliara algo los datos en relación con esta capacidad de endeudamiento, que al menos el año pasado era para hacer frente a algo tan obligatorio como el contrato programa, y nos parecía una mala solución. A ver si esto se ha subsanado ya en su totalidad y podemos acotarlo y poner el punto final a este riesgo para el futuro de Renfe.

Otra reflexión —ya es la última que le formulo, señora secretaria de Estado— con relación a Renfe. Los propios datos que nos suministran entidades vinculadas a su ministerio nos dicen que la utilización de los kilómetros/año que hace un tren de alta velocidad de Renfe no llega al 60 por ciento de los que hace un TGV francés; esto tendrá algo que ver con la productividad y por tanto con la capacidad para competir en su día. A nosotros nos preocupa este hecho. Seguramente esto va a mejorar con la entrada en servicio de la línea de Valencia, que tiene que ser una línea con posibilidades de rentabilidad, por tanto van a tener buena parte del parque móvil ocupado, por decirlo de alguna manera, y estas cifras pueden mejorar sustancialmente. El propio rendimiento de los trenes que hacen los recorridos Barcelona-Madrid, por poner un ejemplo, una línea supuestamente rentable, no es comparable con los TGV franceses que hacen la línea París-Marsella. Seguramente el problema no viene de usted porque alguien compró demasiados trenes en su momento, por tanto aquí hay un desfase que me consta que ya se está corrigiendo. Este es un tema importante. Si queremos y tenemos que ser competitivos no podemos hacer sobreinversiones. Queda muy bien el poste de los trenecitos y decir que somos los que tenemos los mejores trenes de Europa, pero yo quiero que seamos los que tenemos los mejores trenes de Europa y, como mínimo, no estar en la cola desde el punto de vista de la rentabilidad económica, y social por supuesto que le sacamos a estos trenes. Este es un tema que nos preocupa, señora secretaria de Estado. Nos gustaría —vamos a hablarlo también con el presidente de Renfe— que aumentara las rentabilidades. Si la comparación la hacemos no con Renfe sino con ADIF —aunque esto a usted no le corresponde—, con los viajeros por kilómetro transportados, las cifras ya son realmente incomparables con Francia. Tenemos muchos más kilómetros de alta velocidad pero con un nivel de utilización de aproximadamente una décima parte, lo cual es un nubarrón cara al futuro. Sé que esto no le corresponde a usted, pero simplemente lo digo porque estamos muy comprometidos con una defensa de la sostenibilidad del sistema ferroviario; somos críticos —ya lo ha visto usted— cuando estamos haciendo inversiones que contribuyen a esto que hemos llamado la burbuja infraestructural ferroviaria. Nosotros queremos tener unos buenos trenes, unos buenos servicios, pero sobre todo competitivos. Este es un reto importantísimo. Me da la sensación de que su secretaría de Estado lo tiene asumido, y creo que estaría bien que el trámite parlamentario sirviera también para que usted recibiera estos *input* por parte de aquellos a quienes, lógicamente desde la oposición, nos corresponde intentar controlar y mejorar la acción del Gobierno.

En cualquier caso, quiero agradecerle a usted especialmente, señora secretaria de Estado, la actitud muy positiva que tiene de afrontar muchos problemas. Nos gusta; sabe que estamos dispuestos a arrimar el hombro en este sentido y que se pueda usted sustraer lo máximo posible a esta burbuja infraestructural porque cuando estalle afectará, sobre todo, al servicio, por lo tanto a usted. Todas estas advertencias nos parece que son absolutamente imprescindibles y vamos a seguir formulándolas en un tono positivo y, como es el estilo de nuestra fuerza política, con la voluntad de que sean asumidas, aunque lamentablemente no podamos votar a favor de los presupuestos por razones obvias, repito, porque desde el punto de vista de las infraestructuras contribuyen peligrosamente a que nos acerquemos al estallido de la burbuja infraestructural.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, la señora De Santa Ana tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** Señora secretaria de Estado, sea usted un año más bienvenida a esta Comisión de Presupuestos. Quiero agradecerle de antemano las explicaciones dadas y las que estoy convencida de que usted va a seguir dándonos a lo largo de esta comparecencia. Somos conscientes de la importancia de esta secretaria de Estado, sobre todo en un momento como el actual, en un escenario de crisis económica ya que el transporte es una actividad básica que soporta la práctica totalidad del resto de sectores económicos. En este sentido, me veo obligada a manifestar nuestra preocupación al ver caídas muy significativas prácticamente en la totalidad de los programas que conforman su departamento; caídas, como ya usted nos ha anunciado, que también afectan a las empresas públicas

asociadas como es el caso de Aena, de Renfe-Operadora y de Puertos del Estado, así como también de Sasemar y de AESA. Antes de entrar en materia me gustaría conocer, en primer lugar, cómo viene reflejado este año en el presupuesto el objetivo que está definitivo por su departamento de apoyo a los planes de movilidad metropolitanos en cooperación con las comunidades autónomas y con las entidades locales. En segundo lugar, me gustaría hacer una mención especial al Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España, como todo el mundo conoce, presentado por el Ministerio de Fomento el pasado 14 de septiembre. Si es posible me gustaría que usted nos pudiese detallar cómo viene reflejado en su departamento eso que ustedes denominan impulso, cuándo comienza la puesta en marcha —también obviamente en términos presupuestarios— y, sobre todo, qué parte de la inversión pública va a corresponder al ejercicio del año 2011. Según hemos podido observar en la memoria de ese plan se busca la mejora de las infraestructuras ferroviarias existentes. Son también conocidas por mi grupo parlamentario las declaraciones en las que ustedes nos señalan uno de los corredores importantes que aparecen recogidos en ese plan, que no es otro que el corredor ferroviario del Mediterráneo; como digo, ustedes vienen diciéndonos que es prioritario para el ministerio. Nosotros tenemos nuestras dudas sobre todo en lo que hace referencia al alcance del corredor. Digo esto porque tanto en el citado plan, donde aparece todo el litoral andaluz en fase de estudio, como en el presupuesto del ministerio para la comunidad autónoma andaluza nos encontramos con que los estudios destinados al corredor no llevan presupuesto alguno. Yo quiero, si es posible, que usted me conteste si esto significa que ese corredor va a tener dos fases, una primera en la que las inversiones van para las infraestructuras existentes, y por tanto hasta Almería, y una segunda posterior para el resto del litoral andaluz. El señor Morlán nos ha dicho que sí hay inversión para el litoral andaluz pero yo le puedo demostrar —y tendré mucho gusto en hacerlo llegar a la Mesa— cómo en el presupuesto genérico del ministerio para esos estudios del corredor ferroviario del Mediterráneo aparecen cero euros. También quiero pedirle, si tal y como ustedes nos han dicho —y en ningún caso lo ponemos en duda— todo esto ha sido consensuado por parte de las comunidades autónomas, si nos puede transmitir cuál ha sido la posición, en este caso, de la comunidad autónoma andaluza.

Con referencia a los programas que marcan las subvenciones al transporte terrestre, marítimo, aéreo y extrapeninsular de mercancías hemos visto, y usted así también nos ha informado, que todos experimentan caídas en el año 2011. Me gustaría conocer algunas cuestiones específicas. Por ejemplo, en el programa 441.M, subvenciones al apoyo y al transporte terrestre, tal y como se nos dice en la memoria de ese programa, se recogen subvenciones necesarias para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje o la supresión de los mismos en distintos tramos. Quisiéramos conocer cuál es el alcance de esas subvenciones. En lo referente al programa que se destina a la subvención y apoyo al transporte aéreo, del cual usted también nos ha hablado, me gustaría conocer su impresión sobre cómo ha funcionado el convenio entre el Ministerio de Fomento y el ICO en el marco de las líneas de mediación de liquidez para pymes 2009 y liquidez para medianas empresas 2009, destinadas a aportar cobertura adicional de riesgo a compañías aéreas de transporte aerocomercial; también querría preguntarle si se plantea en los mismos términos el convenio ICO-Liquidez para el año 2010.

Ahora me gustaría hacer referencia también al programa que regula la ordenación e inspección del transporte terrestre. Es conocido que para el ejercicio 2011 la Dirección General de Transporte Terrestre pretende llevar a cabo, entre otras, una serie de actuaciones como es el desarrollo del Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera, el denominado Petra II; me gustaría conocer qué grado de desarrollo tiene en estos momentos, sobre todo porque ya vimos que fue un objetivo para el presupuesto del año 2009, se repitió en el presupuesto del año 2010 y volvemos ahora a encontrárnoslo en el año 2011. Además, tal y como ustedes nos anuncian —y obviamente así lo conocemos—, la memoria de los programas, tanto del Petra II como del Plata II —específico para el desarrollo del Plan para el transporte discrecional de autobuses—, se encuentra enmarcada en el PEIT y en el Plan sectorial de transporte por carretera, cuyas específicas previsiones serán objeto de revisión. Si es posible, nos gustaría conocer un avance de esas previsiones.

Muy brevemente y con relación a la seguridad del tráfico marítimo y la vigilancia costera, ustedes nos han comunicado que es necesario potenciar los recursos de inspección para poder atender adecuadamente la demanda actual de inspección y la que se genera a corto y a medio plazo. Quisiera conocer cómo se van a potenciar dichos recursos si este programa ha estado durante cuatro ejercicios consecutivos con la misma dotación presupuestaria entre 2007 y 2010, y ahora en el año 2011 vemos que sufre un fuerte caída que alcanza el 26,5 por ciento. En cuanto a Sasemar, me gustaría saber por qué no se está invirtiendo lo que se viene presupuestando. Hago una mención al ejercicio del año 2010, en el que se presupuestaron 125 millones de euros, pero la ejecución realizada no alcanzó los 62 millones de euros. Esto también vino ocurriendo en los ejercicios anteriores. Este año tenemos una espectacular caída, por eso la preocupación y la pregunta es, insisto, por qué no se está invirtiendo lo que ustedes presupuestan.

Por lo que respecta a la regulación y la supervisión de la aviación civil, ya nos anunciaron ustedes en comparecencias anteriores que es un reto para esta legislatura el pleno desarrollo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la modernización de la Dirección General de Aviación Civil en su configuración actual. Me gustaría

saber qué recursos se van a destinar a la implantación de un nuevo modelo de control de la seguridad operacional en relación con las compañías aéreas de transporte público de pasajeros o a la potenciación de la actuación de auditoría e inspección en los aeropuertos para prevenir posibles actos de interferencia ilícita.

Finalmente, referente a las tres empresas asociadas (AENA, Renfe-Operadora y Puertos del Estado) vuelvo, igual que anteriormente, a manifestar nuestra preocupación porque no solamente se produce un descenso en su presupuesto, sino que cuando vemos la ejecución presupuestaria de ejercicios anteriores nos damos cuenta de que se han dejado de invertir partidas muy importantes; en el caso de AENA, por ejemplo, el año pasado en torno al 25 por ciento en Andalucía, el 42 por ciento en Navarra, el 43 por ciento en Ceuta o el 60 por ciento en la Comunidad de Castilla-La Mancha. Algo parecido ocurre con Renfe-Operadora, donde vemos un déficit de inversión para el año 2010 del 24,62 por ciento, ya que de los 1.296 millones de euros que ustedes presupuestaron solamente se llegaron a ejecutar en torno a 978 millones de euros. En último lugar, en el caso de Puertos del Estado también vemos que hay un déficit de inversión en el año 2006 del 6,23 por ciento, donde de los 1.378 millones de euros presupuestados no se llegó a invertir su totalidad. Esta es nuestra preocupación; no se trata solamente de lo que hoy ustedes nos traen, no solamente del planteamiento del presupuesto del año 2011, sino también de que cuando veamos el año que viene esa ejecución presupuestaria del año 2011, mirando hacia atrás, nos daremos cuenta de que no podrá ser una realidad.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora De Santa Ana. Además, se ha ajustado estrictamente al tiempo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Señora secretaria de Estado, bienvenida también en nombre del Grupo Parlamentario Socialista. Parte usted del mismo contexto, como es lógico, que dibujamos para el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras. En este caso se trata de compatibilizar la contribución de su secretaría de Estado con el cumplimiento de los planes de austeridad para la reducción del déficit con la debida garantía para el funcionamiento eficiente y seguro de nuestro sistema de transportes, factor clave para mejorar la competitividad de nuestra economía y también la calidad de vida de nuestros conciudadanos. Este era el reto, y al igual que hacíamos una valoración positiva en relación con su cumplimiento por parte de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras tenemos que hacerla también en relación con la Secretaría de Estado de Transportes. Valoración positiva, pues.

Desde el Grupo Socialista coincidimos en la valoración que se hace desde su secretaría de Estado sobre el cambio de las nuevas prioridades, la enfatización de las prioridades en relación con la elaboración de este presupuesto 2011. No se produce un aumento de la inversión en materia de transportes, obviamente, porque hay menos dinero que en otras ocasiones, pero también porque las inversiones pendientes para actualizar, para modernizar en buena medida nuestro sistema de transportes, ya se han llevado a cabo. Por decirlo con más claridad aún, hoy contamos en España con unas infraestructuras de transporte capaces de absorber con eficiencia los tráficos presentes y los tráficos futuros a corto plazo, incluso a medio y a largo plazo en algunos modos de transporte. Este es un logro que no cabe atribuir tan solo al Gobierno vigente sino al conjunto del país, pero sin duda se trata de un hecho, de un factor que hemos de tener en cuenta a la hora de elaborar, de valorar, de aprobar el proyecto de presupuestos para el año próximo. Insisto, lo significativo, lo importante ahora no es invertir más en transportes porque, a pesar de que todavía hay capítulos pendientes por realizar —y se está en ello—, hemos de constatar que hay menos recursos y también que algunas de las inversiones importantes que teníamos pendientes a medio y largo plazo ya se han realizado. Parece razonable expresar ahora la prioridad en términos de calidad, en términos de gestión eficiente de lo ya construido, de lo ya puesto en marcha; en términos de aplicación de la intermodalidad —ese es el camino de la eficiencia que nos marcan los países más desarrollados de nuestro entorno—; en términos de optimización de las inversiones realizadas durante los últimos años; en términos de más seguridad en todos los modos de transporte y de sostenibilidad ambiental, de contribución a la lucha contra el cambio climático. Estas son las claves desde las que hemos de trabajar para elaborar un presupuesto en materia de transportes que responda al contexto socioeconómico en el que estamos y a los objetivos, retos e intereses generales del país, no tanto mantener el ritmo insostenible, por otra parte, en la realización de nuevas inversiones en nuevas infraestructuras de transporte sino priorizar ahora calidad, gestión eficiente, intermodalidad, calidad, seguridad, sostenibilidad. Esta clave ya se ha traducido en una serie de reformas estructurales muy importantes. Algunas han tenido una traslación legislativa, y hemos trabajado en ellas durante los últimos meses a un ritmo que también quiero destacar en lo que supone de valoración positiva de trabajo del Ministerio de Fomento, la Ley de Navegación Aérea, la ley de seguridad aérea actualmente en plazo de enmiendas, el nuevo modelo aeroportuario que nos consta que está en fase de consulta con los grupos políticos y con las comunidades autónomas, la Ley de Puertos, el Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril. Son claves las que mencionaba que se plasman también en todas las áreas de gestión con reflejo presupuestario.

En cuanto al ferrocarril, me gustaría profundizar aunque sea mínimamente en ese concepto que hoy nos ha trasladado profusamente el portavoz de Convergència

i Unió, la llamada burbuja institucional. Creo que podemos convenir en que ha habido un sobredimensionamiento en la inversión en materia de infraestructuras durante algunos años, que esa inversión incluso no siempre ha sido del todo eficiente, pero vamos a establecer también algunos matices que dictan la razón y el interés general. La inversión en infraestructuras, aun sobredimensionada, ha sido muy positiva para este país en términos de ganancias de competitividad, de productividad, de cohesión territorial y rentabilidad social. No nos podemos arrepentir ni de una sola de esas infraestructuras ya realizadas. El reto ahora es hacerlas eficientes, que contribuyan a la buena marcha del país. En todo caso, el ajuste este año ya se ha producido. Ha habido un recorte de la inversión importante. Por lo tanto, esa rebaja en la supuesta burbuja se cumple en el presupuesto para 2011; rebaja, ajuste, disminución de gasto, sí, pero a un ritmo sosegado porque la afección sobre el ritmo de culminación y la actividad económica y el empleo es muy importante. Así pues, ritmo sosegado. En todo caso, ese ajuste tiene que establecerse en términos razonables y compatibles con la garantía del principio constitucional de la solidaridad. Es muy fácil pedir desde un territorio que se ralentice el ritmo de inversión en alta velocidad ferroviaria cuando en esa comunidad o territorio prácticamente todas las inversiones están ya culminadas. Si el objetivo es asegurar que todos los ciudadanos españoles estén a menos de tres o tres horas y media de Madrid —y permítanme esta pequeña concesión jacobina, no se repetirá— no podemos limitar ese esfuerzo del Estado solo a Cataluña; habrá que hacerlo también en el resto de las comunidades autónomas. Si hay alguna moratoria que establecer hagámosla cuando esté garantizada la aplicación del principio de solidaridad e igualdad de derechos entre todos los españoles, porque estoy convencido de que el señor Macias no está dispuesto a establecer la moratoria en la inversión en ferrocarriles antes de terminar las obras de la llegada del AVE a La Sagrera. Seguro que el señor Macias no quiere empezar la moratoria antes de eso ni antes de que llegue el ferrocarril a la frontera entre la comunidad catalana y Francia; seguro que quiere hacerla después. Pues los extremeños, los andaluces, los castellanoleoneses, los castellanomanchegos, los asturianos, los cántabros también quieren hacer la moratoria en todo caso después de que el AVE llegue a sus tierras. Creo que esta es una apreciación necesaria en relación con esa supuesta burbuja.

Quisiera subrayar algunos esfuerzos del Ministerio de Fomento que se reflejan en estos presupuestos, también en materia de ferrocarril. Desde luego, merece una mención importante el Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, que después tendrá un tratamiento específico: 7.500 millones de euros de inversión en nuevas líneas de ferrocarril, en habilitación de vías para doble uso, en centros logísticos, conexiones intermodales para rebajar un déficit que es muy importante en términos de productividad y competitividad de nuestra economía, el déficit que tenemos en mercancías transportadas por ferrocarril. Es un modo de transporte eficiente y sostenible en términos no solo económicos sino también ambientales. Tenemos un déficit ahí, hay un plan de impulso razonable que merece la pena destacar porque ya tiene asignación presupuestaria para el próximo año, como sin duda se lo aclarará en breve el representante del Grupo Popular. Quiero destacar también la modernización del material móvil de Renfe. No se trata simplemente de tener trenes más bonitos y más modernos, como se ha pretendido dejar por sentado hace unos minutos. La modernización del material móvil de Renfe se traduce en calidad de servicio y en seguridad para los viajeros. Por lo tanto, es muy importante que sigamos haciendo ese esfuerzo.

También la secretaria de Estado ha hecho alusión —y después lo harán la secretaria de Infraestructuras y el secretario de Transportes— a las nuevas perspectivas que tiene Renfe en relación con su financiación. Me parece muy importante ir pensando ya en esta Cámara —como está haciendo el Gobierno— en que Renfe se va a financiar de una manera diferente a partir de ahora. Vamos a tener que diferenciar entre las líneas rentables por sí mismas y aquellas que no lo son, y que tendremos que establecer en función de la obligación de servicio público y que alguien tendrá que financiar. Esa es una reflexión que tenemos pendiente en este Parlamento, en los territorios, en la ciudadanía, en las fuerzas políticas, y que yo invito a hacer a partir de esta comparecencia.

En relación con el transporte aéreo —ya muy brevemente—, tenemos que subrayar desde el Grupo Socialista el incremento de la capacidad aeroportuaria de nuestro país. Según los planes previstos, en 2020 andaremos ya por los 311 millones de pasajeros de capacidad, si no me equivoco; casi el doble de lo que teníamos en el año 2004. Hay prevista la puesta en servicio de nuevas terminales en Santiago, Alicante y La Palma; la ampliación y modernización de veintidós aeropuertos. Quisiera subrayar también, porque creo que no se ha dicho, el muy importante plan de ahorro en emisiones de CO_2; la puesta en funcionamiento de los pasillos verdes, de los pasillos militares que nos van a ahorrar emisiones a razón de 75 millones de toneladas al año. Sobre la Agencia de Seguridad Aérea, quiero decir, contestando a lo que planteaba el señor Macias, que el ajuste austero también se aplica a esta agencia; es verdad que en menor medida que en otros organismos porque acaba de nacer y está en pleno proceso de desarrollo para su puesta a punto, por lo tanto el ajuste que aquí se ha producido es menor. Esto es muy razonable y hay que felicitar al ministerio por este esfuerzo, que sin duda se traducirá en una mejor prestación de los servicios que han de llevarnos a la mejor seguridad en el transporte aéreo. De chiringuito nada por lo tanto; un esfuerzo más que razonable.

En relación con las tasas, considero que se ha hecho lo que hay que hacer. Tenemos que adaptar nuestras tasas de transporte aéreo al contexto europeo, al contexto

internacional en el que nos movemos. Teníamos las tasas de navegación aérea muy altas; se están bajando. Las tasas aeroportuarias estaban por debajo de la media y se están actualizando, además en cinco grupos diferenciados. Son tasas competitivas para nuestros aeropuertos, que es lo importante, y además —si no me equivoco— son tasas que bajan en 31 aeropuertos de nuestro país. Creo que el balance es más que razonable.

En relación con el transporte marítimo, hay mayor competitividad y eficiencia a partir de la aplicación de la nueva Ley de Puertos, aprobada en este Parlamento hace escaso tiempo. Insisto, eficiencia y competitividad, por ejemplo, en terminos de conexión de puertos con otros modos de transporte, intermodalidad. Hay que felicitarse por la puesta en servicio de más de seis kilómetros de nuevas líneas de atraque y por obras en otros cerca de 13.681 metros. Es un esfuerzo también interesante. Respecto de la subvención al transporte para Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, se ha hecho un esfuerzo significativo de 450 millones de euros. También aquí tiene que aplicarse un ajuste, que va a ser eficiente y que no reste derechos a los ciudadanos, sino que permita una aplicación razonada, justa, de esos derechos, es decir, 50 por ciento garantizado; por cierto, 50 por ciento, que es un 20 por ciento más de lo que aplicaban los gobiernos de otro color que nos antecedieron y que parece que ahora nos vigilan con lupa en relación con este asunto. Vigílennos lo que tengan que vigilarnos, pero en todo caso tengan ustedes claro que la garantía de esa financiación está establecida en las palabras del ministro, de la secretaria de Estado y en los presupuestos del año próximo. Celebro las buenas noticias que nos plantea la secretaria de Estado. Creo que es de lo más importante de su comparencia. Se están incrementando los tráficos de todos los modos de transporte: tráficos aeroportuarios, tráficos portuarios y en ferrocarril. Esto quiere decir que la actividad económica en este país aumenta, por lo que saldremos de la crisis en breve tiempo —ojalá— y podremos generar empleo al ritmo que la sociedad española nos demanda. Son buenos síntomas, que espero nos alegren a todos, desde luego, al Grupo Socialista le alegra. Termino, como empecé, señora secretaria de Estado. Es un contexto difícil, con objetivos bien planteados, con prioridades bien establecidas y con una traducción presupuestaria razonable. Cuentan ustedes, como es lógico, con el apoyo del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, la señora secretaria de Estado tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Señorías, quiero que mis primeras palabras sean de agradecimiento a todas las intervenciones por su tono. Además, quiero comenzar por un reconocimiento expreso al Grupo Socialista, que ha permitido en este tiempo de legislatura en que el Gobierno ha ido planteando reformas estructurales, articular acuerdos con el conjunto de grupos de la Cámara para abordar reformas estructurales como la del sector portuario o de navegación aérea y otras muchas. Por tanto, como he citado esas reformas estructurales, el reconocimiento hay que hacérselo a todos ustedes porque, gracias a eso, hemos podido articular un conjunto de reformas que nos permiten ahora abordar el futuro con una mejor perspectiva.

Voy a hacer el seguimiento de los temas que ustedes han ido planteando en sus respectivas intervenciones, si bien algunos de ellos no corresponden al ámbito de competencia de esta secretaría de Estado, pero una persona muy eficiente de la oficina presupuestaria me ha pasado alguna nota. Se lo leeré y, si cometo algún error, pido disculpas. Paso ya contestar a lo que ustedes me han planteado. El primer tema que me plantea Convergència i Unió es el TP Ferro, y este tema específicamente está en el otro ámbito del ministerio, en la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras. Le puedo decir que hay una previsión presupuestaria en el capítulo 7, transferencias de capital, de 24,4 millones de euros; y en el capitulo 8, un préstamo participativo de 3,6 millones de euros.

El señor Macias me pregunta por los traspasos. Ya saben que los traspasos en nuestro ordenamiento jurídico tienen un procedimiento, por lo tanto, si todavía no están traspasados los servicios, no hay una diferenciación presupuestaria. De ahí que no la encuentre, es que no puede haberla. Cuando se produzca el traspaso se podrá analizar, antes no es posible. Le puedo confirmar lo que ha comentado en relación con el traspaso de regionales. ¿Por qué? Primero, porque se planteó en la Comisión mixta creo que el mismo día en que se formalizó el traspaso de las cercanías. En segundo lugar, los criterios que vamos a utilizar son los que se utilizaron en la transferencia de cercanías. Por tanto, es más fácil la valoración y el acuerdo y, además, la identificación también es clara: son los servicios convencionales, los servicios que se prestan dentro del ámbito de la comunidad autónoma sobre infraestructura de línea convencional. Por tanto, depende de la formalización, pero hay un principio de acuerdo en cuanto a qué servicios son. En cuanto a la evaluación, el criterio es similar al tema de cercanías y, por consiguiente, va a ser fácil esta transferencia.

Pasando a los temas aeroportuarios, plantea los datos específicos por aeropuerto. Esta tarde, cuando comparezca el presidente de AENA, espero que podamos estar en disposición porque es verdad que el año pasado nos comprometimos —el propio ministro se comprometió— a darles las cuentas de cada aeropuerto. Dimos una previsión de avance de lo que sería este ejercicio, y creo que a lo largo de la tarde podrá pedir esa información al presidente de AENA, que quizá esté en condiciones de entregárselo. Si podemos, se entregará hoy o a lo largo de estos días.

El señor Macias ha hecho una reflexión interesante en relación con el tema de las tasas aeroportuarias. Lleva razón en cuanto al distinto nivel de equiparación, es

decir, somos muchísimos más competitivos en tasas aeroportuarias en los aeropuertos grandes; seguimos siendo competitivos en tasas aeroportuarias en los aeropuertos pequeños, pero lo cierto es que hay que hacer un cambio que nos haga más comparables según grupos. Esta es un poco la idea con la que el Gobierno plantea el esquema de tasas aeroportuarias. ¿Cuál era el objetivo? En primer lugar, resolver el problema de navegación aérea. Quiero agradecer al Grupo de Convergència i Unió su compromiso con la reforma de todo el sistema de navegación aérea de nuestro país, que nos permite hablar hoy a ciencia cierta de una reducción para este año de un 7,8 por ciento en la tasa de navegación, que es importante, y que para el próximo ejercicio tengamos un 7,2 de reducción, que globalmente supone en los dos años un 15 por ciento y que en 2013 estemos en la equiparación de los cinco grandes proveedores de servicios europeos. Esa era la primera obligación que tenía el Gobierno y, por tanto, quiero agradecer el apoyo del Parlamento porque teníamos que hacer esa reforma con ese apoyo.

Pasamos a la navegación aeroportuaria. Todos los aeropuertos españoles en cuanto a tasas están en unas condiciones muy inferiores —en cualquier comparación que pueda hacer por cualquier parámetro— en relación con cualquiera de nuestros competidores. Pretendemos seguir siendo competitivos y, a lo largo del proceso de reordenación del sistema aeroportuario, seguir teniendo las tasas aeroportuarias más bajas, pero todavía tenemos mucho camino que recorrer. Lo que sí es cierto es que ya para el presupuesto de este año hemos iniciado un camino que debe llevarnos a ese ajuste. En el presupuesto aumentan las tasas de los grandes y disminuyen en 31 aeropuertos. Es decir, hemos iniciado la tendencia que comenta su señoría de mejorar la competitividad, bajar las tasas en los aeropuertos más pequeños. Este será un tema que tendrá un recorrido más amplio en el nuevo modelo aeroportuario puesto que, como saben, en la ley de presupuestos lo único que se nos permite es la adecuación de tasas de acuerdo con los criterios que existen en leyes sustantivas, y será en la ley específica del nuevo modelo aeroportuario donde podamos ir casi a un sistema de tarificación en función de lo que dicen las directivas comunitarias.

Las directivas comunitarias dicen que si hay más inversiones tiene que reflejarse en las tasas, si hay más servicios tiene que reflejarse en las tasas, el volumen de pasajeros debe reflejarse en las tasas y, además, todo ese sistema debe hacerse en un proceso dialogado con las compañías aéreas. Hemos empezado ese trabajo de diálogo con las compañías aéreas y, como le digo, la primera fase de ese nuevo modelo podemos darlo por empezado con esta ley de presupuestos al abrir los grupos de tasas que teníamos, que eran tres y hemos pasado a cinco, lo que nos permite un mayor juego.

En cuanto al siguiente punto que ha planteado, la subvención al transporte aéreo, hay una previsión en la Dirección General de Aviación Civil, creo recordar, de 340 millones de euros —lo he dicho en la primera parte de mi intervención, me remito a lo que he dicho en la primera parte por si acaso ahora he cambiado algún número— que se destina a las subvenciones del transporte aéreo para facilitar la accesibilidad entre las islas, Ceuta y Melilla y la península. Esta subvención recoge, por una parte, las obligaciones de servicio público garantizadas y, en segundo lugar, recoge la bonificación del 50 por ciento del coste en relación con la tarifa básica en estas relaciones. Es decir, si bien hay una reducción mínima de un 8 por ciento en comparación con las reducciones presupuestarias que se están planteando con el ajuste, esa reducción se obtiene fundamentalmente por un esfuerzo y un control de situaciones de fraude o situaciones de ineficiencia, pero nunca en perjuicio de los ciudadanos. Como sabe, el proceso de incremento de las reducciones o el aumento de las bonificaciones —que estaban en un 33 por ciento y hemos pasado a un 50 por ciento— son obra del Gobierno socialista y por tanto se mantiene el compromiso con los ciudadanos, se mantienen las cuantías y la situación jurídica existente, si bien con un compromiso de mejora de la eficiencia como no puede ser de otra manera.

En cuanto a la Agencia de Seguridad Aérea, se crea en octubre de 2008. La agencia no solo tiene necesidad de personal —al que he hecho referencia en mi intervención—, sino que, de acuerdo con los informes que hay de seguridad en el trabajo y necesidad de comodidad en la realización del mismo, se llega a la conclusión de la necesidad de separarla del ámbito del ministerio y que tenga sede propia. Coinciden también los organismos internacionales que auditan a la agencia, que ya ha pasado dos auditorías desde su creación. Lo que sí le puedo decir es que desde la aprobación de los recursos para el nuevo local se ha producido también un efecto de ajuste en dos direcciones: primero, en la reducción del espacio alquilado y, en segundo lugar, en la reducción de los recursos necesarios para su adaptación y funcionamiento. Es decir, se ha visto afectada, como no puede ser de otra manera, de todos los criterios de ajuste que se han impuesto con motivo del objetivo de estabilidad presupuestaria.

También se ha referido al contrato-programa de Renfe. El contrato-programa de Renfe tenía una vigencia, como su señoría conoce, 2006-2010. El presidente de Renfe está en la sala y luego tendrá ocasión de hacer una valoración más en profundidad de todo lo que usted ha planteado. Lo que sí le puedo decir es que a partir del 2011 la aportación del Estado va a ser diferente, con un mecanismo distinto. Ese mecanismo es el acuerdo de Consejo de Ministros de definición de obligación de servicio público. ¿Por qué? Porque hasta el contrato-programa había una serie de compromisos de inversión y de aportaciones del Estado. Si bien, a partir de un acuerdo que tuvimos con la Unión Europea en relación con la consideración o no de ayudas del Estado de esas aportaciones, el compromiso fue hacer una aplicación en este ejercicio para el próximo del

Reglamento 1370/2007 para identificar perfectamente a qué se destinaban las subvenciones que Renfe-Operadora pudiera recibir del Estado. Y, como sabe, estas subvenciones se dirigen a las obligaciones de servicio público. ¿Cómo se refleja en el presupuesto? En el presupuesto se refleja como lo ha considerado el Ministerio de Economía y Hacienda. Es decir, todavía en capítulo 8, pero teniendo en cuenta que en ese capítulo van 400 millones para compensar las obligaciones de servicio público que defina el Consejo de Ministros y que se corresponde sustancialmente con los déficits que actualmente existen en las líneas que pueden ser objeto de ayudas por parte del Estado y por supuesto 200 millones más para la compensación de este tipo de prestaciones que ha asumido Renfe de ejercicios anteriores.

Su señoría también se ha referido al conjunto del presupuesto de inversión de Renfe, a la flota de trenes y lo que se está haciendo por la compañía. Tendrá ocasión el presidente de Renfe de explicar de una forma mucho más propia de lo que puedo hacerlo yo. Se pretende una rentabilización absoluta, como todas las infraestructuras que están disponibles para la prestación de servicios. Incluso, como sabe, como consecuencia del plan de ajuste lo que se ha hecho es no concluir un concurso que había de nuevos trenes para la conexión con París y se va a hacer una readaptación del material existente que creemos que puede cubrir perfectamente el servicio. Esta ha sido una decisión para buscar la mayor rentabilización posible de todo el material móvil y ponerlo a disposición de los usuarios. Por supuesto, ha hecho usted una reflexión sobre la sostenibilidad del sistema. Lo que le puedo decir es que la perspectiva desde el Gobierno es que la subvención que va a recibir Renfe va a ser única y exclusivamente en cuanto a viajeros para la prestación de obligación de servicio público. ¿Qué quiere decir esto? Que toda la alta velocidad y larga distancia deberá financiarse con ingresos comerciales. ¿Eso qué significa? Creo que lo va a conseguir, y significa una gran apuesta de calidad, una gran apuesta de servicio, como creo que todo el mundo valora. La nota que da el ciudadano español a la alta velocidad es de las más altas del mundo en relación con la prestación del servicio de alta velocidad y de ahí la demanda tan impresionante que hay en toda la geografía española para que llegue la alta velocidad. Pero, no cabe duda de que esos servicios deberán responder a los criterios de rentabilidad y, desde luego, no podrán recibir subvención de los Presupuestos Generales del Estado puesto que solamente podrá recibir prestaciones de obligación de servicio público, que básicamente son las cercanías y aquellos servicios que se prestan en red convencional y que se refieren a movimientos recurrentes y que contribuyen a políticas medioambientales, de sostenibilidad social y económica, tal y como dice el acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de julio de este año. Creo que he podido contestar prácticamente todas las consideraciones que ha hecho su señoría. Quiero terminar agradeciéndole sus palabras y todas las aportaciones que a lo largo del tiempo que llevo como secretaria de Estado ha realizado. También quiero agradecerle su actitud absolutamente constructiva que nos ha permitido avanzar en muchos ámbitos a los que me he referido en mi comparecencia.

Quiero contestar ahora a la representante del Partido Popular. Quiero agradecerle su intervención y empezaré afirmando que efectivamente hay una caída de la inversión, y creo que lo he puesto en el frontispicio de mi intervención porque, aunque no hubiese habido un criterio restrictivo presupuestario en el ámbito aeroportuario, portuario y específico de Renfe en cuanto a material móvil, era necesaria una reducción de las inversiones porque estamos en una fase de culminación de inversiones realizadas en la época de crecimiento. Hay que felicitar profundamente al Gobierno socialista por haber aprovechado la fase de crecimiento para dedicar ingentes recursos a tener unos aeropuertos envidiados por el conjunto de la Unión Europea con una inversión que supera los 17.000 millones de euros, por disponer de una capacidad portuaria que garantiza la necesidad de los tráficos de los próximos quince años y por que la necesidad de inversión en Puertos del Estado se hace de forma agregada. Tenga en cuenta que las autoridades portuarias responden a grupos políticos diferentes porque son nombradas por las comunidades autónomas. Sin embargo, han ido planteando esta curva evolutiva de inversión porque el objetivo ahora es rentabilizar al máximo esas inversiones realizadas con anterioridad y ponerlas a disposición de los usuarios. Este presupuesto completa todos esos programas, pero no añade una inversión que no sea imprescindible y va mucho más hacia la contribución del crecimiento económico.

Paso a comentarle algunos aspectos que usted me plantea. Le he comentado que AENA tiene 17.000 millones de inversión. No recuerdo el número agregado de Puertos del Estado, pero su presidente podrá sumar porque son cuentas transparentes y usted las puede tener. La inversión de Sasemar de 2006 a 2010 ha sido de más de 1.000 millones de euros para el desarrollo del programa que ha dotado a nuestras empresas de una gran capacidad de respuesta ante todas las competencias de las que ha de responder Sasemar. Lo que hace el nuevo plan —aparte de coincidir en cuanto a su periodo temporal de ejecución con todos los programas que establece la Unión Europea, los paquetes Erica, etcétera— es utilizar esa inversión, es decir, rentabilizar lo que se ha hecho porque de otra manera podríamos llegar al despilfarro. Ahora estamos en fase de utilización de todos los medios puestos a disposición del conjunto de las instituciones para la consecución de los objetivos que nos hemos planteado. Como sabe, en este ámbito hay competencias autonómicas y competencias de otros ámbitos del Estado —como las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado— y lo que plantea el nuevo plan es una mayor integración de todas las instituciones implicadas para rentabilizar esa gran inversión realizada y procurar que no salga barata la contaminación en el mar. Estamos trabajando con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del

Estado y con la fiscalía para empezar a desarrollar todas las previsiones del nuevo Código Penal que se refieren al delito medioambiental y para que ocurra como en otros países de nuestro entorno en los que el que contamina no solamente paga, sino que a lo mejor pasa por la cárcel. Este va a ser un paso importante que nos planteamos realizar para el desarrollo del nuevo plan que ha aprobado el Consejo de Ministros.

Pregunta por el conjunto de partidas que se refieren a los planes de movilidad metropolitana. Como usted sabe, el transporte urbano y metropolitano es competencia exclusiva de las administraciones autonómicas y locales. Por tanto, el nuevo modelo de financiación autonómica, acordado al principio de esta legislatura, determina que esas competencias han de financiarse con los recursos de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. No obstante, en el ministerio hay una partida de en torno a 4 millones de euros que viene a subvencionar programas específicos de buenas prácticas. ¿Por qué existe este proyecto aquí? Porque también hemos apoyado un plan en el ámbito de la Unión Europea, que fue una iniciativa del Gobierno de España durante nuestra presidencia de la Unión, que se planteó y debatió en el Consejo informal de A Coruña y que culminó en el último Consejo de Ministros de julio con la aprobación por unanimidad de unas conclusiones. ¿Cuál es la función tanto de la Unión Europea como de la Administración central en relación con las políticas de transporte metropolitano y urbano que entran dentro de las competencias de las administraciones territoriales y locales? Premiar buenas prácticas, desarrollar investigación y desarrollar proyectos que pueden ser copiados o trasladados a otros ámbitos territoriales y que mejoran la movilidad sostenible en nuestras ciudades.

El siguiente tema que plantea su señoría es el corredor mediterráneo. Habla usted de infraestructuras, no está hablando de servicios. Si hablara de servicios podríamos ir viendo exactamente cuáles son los servicios que se prestan en la actualidad. Como habla de infraestructuras, la competencia es de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, pero sí le puedo decir que la inversión prevista en el presente ejercicio 2011 es de 1.684 millones para el conjunto del corredor, que es un volumen importantísimo de inversión. Me pregunta por Andalucía. Fíjese en los Presupuestos Generales del Estado y verá exactamente la parte que corresponde a Andalucía. Una parte importantísima es para la conexión entre Almería y Murcia; no existe ferrocarril y es imprescindible para la Comunidad Autónoma de Andalucía. Está en plena ejecución y, como sabe, es objeto de fondos estructurales. Pero, si tiene alguna duda, debe formular la pregunta por escrito para que le pueda contestar con mayor precisión la secretaría de Estado responsable de la materia. Como sabe, el corredor mediterráneo es una prioridad del ministro Blanco y esto se traduce no solamente en el esfuerzo presupuestario y en el impulso de todas las infraestructuras, los estudios que sean necesarios, los proyectos, etcétera, sino también en una batalla importante en el ámbito europeo. Como sabe, en la cumbre de Zaragoza se planteó la metodología para las nuevas redes transeuropeas y en esa cumbre se apostó por el corredor mediterráneo. Como saben, esas redes serán revisadas a finales de 2010. La última declaración de redes transeuropeas fue en el año 2003 y, desgraciadamente, el corredor mediterráneo no era considerado prioritario por el Gobierno de aquel momento, por eso no lo puso como prioridad en el ámbito europeo.

En relación con el transporte terrestre me hace una pregunta que se refiere a la compensación por rebaja de peajes de autopistas y que está en el ámbito de la secretaria general de Infraestructuras. Aunque tengo aquí una nota, como han pedido su comparecencia, creo que podrá explicarle el conjunto de partidas y cuál es exactamente la cuantía destinada para este año.

Me pregunta por la subvención al transporte aéreo. He comentado antes que la partida más importante corresponde a las subvenciones a los usuarios residentes en las islas. Le iba a responder lo mismo que al señor don Pere Macias, pero ha hecho una pregunta concreta sobre el convenio económico con el ICO. El convenio con el ICO tiene una naturaleza diferente y mejora las condiciones del convenio existente. He de decirle que ello es debido a que, como sabe, las compañías aéreas han tenido un año 2010 con claros y sombras; quiero recordarle la afección tan importante que tuvieron como consecuencia de la nube volcánica en el mes de abril. De ahí se desarrolló una posibilidad de trabajo conjunto y se incorporaron algunos elementos que pueden mejorar la capacidad de ayuda. Como sabe, al ser un sector totalmente liberalizado, cualquier ayuda puede ser considerada ayuda de Estado en el ámbito de la Unión Europea. Entendemos que lo que hemos establecido cumple escrupulosamente la normativa comunitaria y vamos a poner a disposición 300 millones de euros que tienen una traslación presupuestaria. En el presupuesto pone 4 millones de los realmente para el nuevo convenio se destina más de un millón y el resto —la mayor parte— es para pagar el convenio anterior.

Pregunta por el tema del transporte por carretera y el desarrollo de los planes. He comentado los datos en cuatro programas básicos. Los he resumido porque es como están las partidas presupuestarias. Específicamente las ayudas a la actividad es uno de los temas más importantes. Ya sabe que el sector del transporte está en plena reestructuración debido al propio tamaño, al envejecimiento, etcétera, y fue una de las peticiones del sector a partir de los acuerdos de junio de 2008, y le puedo decir que entre 2008 y 2010, ya que usted se interesa por la ejecución, se han concedido 3.939 ayudas, que se han financiado con 221,21 millones de euros, un volumen de recursos muy superior al previsto inicialmente y que la partida para 2011 es de 42,15 millones de euros. Le he comentado los avales —normalmente estas partidas se ejecutan al cien por cien—, un amplio programa de formación, con más de 12 millones de euros, y el pro-

grama de implantación del tacógrafo digital, que tiene 3,5 millones de euros.

Pregunta a continuación por inspección marítima, dentro del ámbito de marina mercante. Todos los ámbitos del ministerio han visto reducidas las partidas presupuestarias como consecuencia del ajuste, si bien tanto en el ámbito de la Dirección General de Marina Mercante como en el ámbito de la Dirección General de Aviación Civil la reducción ha sido significativamente inferior al conjunto del ministerio, al conjunto de las infraestructuras. Aquí se ha tenido especial cuidado con los programas de gestión que llevan a cabo estas direcciones generales. Del presupuesto de la Dirección General de Marina Mercante el 56 por ciento de los recursos se dedican precisamente al capítulo 1 que, como sabe, es fundamentalmente el tema de personal para todo el tema de inspección. Le he comentado antes el tema de Sasemar y el porqué de la evolución en cuanto a la inversión. Sasemar tiene para el próximo ejercicio 28 millones para inversión y se ha ejecutado el conjunto de inversiones previstas en el plan anterior que, como le he dicho antes, constaba de más de 1.000 millones de euros. El secretario general de Transporte, de quien depende directamente Sasemar y la Dirección General de Marina Mercante, tendrá ocasión de explicarlo con todo lujo de detalles.

También me plantea el tema de la agencia estatal. Puedo informarle que la ley de seguridad aérea, que está en estos momentos en el Parlamento, va a suponer un salto cualitativo en todo lo que es la configuración de la agencia y en la capacidad de inspección en el triple ámbito que contiene el Plan PESO, el programa de seguridad del Estado, que tiene una visión preventiva y que se refiere tanto a los sistemas de certificación de la parte aeroportuaria —como he dicho antes, estamos en fase, con las inversiones que prevé AENA, de certificación de todo lo que es el sistema aeroportuario— como a todo lo que es el sistema de control y todo lo que es la tercera parte, que es la aeronavegabilidad, que se refiere básicamente a compañías y que es muy importante, y sí que le puedo decir que el conjunto de inspecciones realizadas por la agencia, tanto de las compañías nacionales como de las compañías extranjeras, ha sido importantísimo: más de mil inspecciones a compañías extranjeras y más de dos mil a compañías nacionales. Si necesita el dato, puedo precisarlo.

Me dice: baja ejecución en AENA. Lo que puedo hacer, aunque el presidente de AENA también va a comparecer y puede dar una explicación cierta de cada dato presupuestario, es invitarla, porque sé que a usted le gusta visitar obras —he tenido la ocasión de compartir muchas de esas visitas en Andalucía cuando yo tenía otra responsabilidad—. Me encantará poder invitarla para que vea no solo lo que dice el presupuesto sino también la realidad, que a veces eso es importante, y verá el conjunto de obras realizadas en esta legislatura y cómo vamos a poder poner en servicio las terminales a las que he hecho referencia en la primera parte de mi intervención y, además, el conjunto de actuaciones, que mejora sustancialmente la prestación de este servicio. Tomo nota para invitarla a cada una de las visitas de obra que podamos hacer para que pueda conocerlas de primera mano.

Termino, si le parece, presidente, agradeciendo mucho las palabras del portavoz socialista y todo el trabajo que hemos podido desarrollar hasta el momento.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Alguna breve aclaración?

Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Muy brevemente.

Agradezco a la señora secretaria de Estado las respuestas, pero ha habido un tema que no ha respondido, que es el del traspaso de regionales.

El señor **PRESIDENTE:** Está contestado expresamente por la señora secretaria de Estado. Creo que debería leer el acta.

El señor **MACIAS I ARAU:** Si estaba fuera, lo lamento, pero es que algunos tenemos pluriempleo absoluto estos días. Leeremos el acta.

El señor **PRESIDENTE:** Señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** Señora secretaria de Estado, le agradezco todas sus explicaciones, pero sigo teniendo una duda. Sigo sin saber si el corredor ferroviario del Mediterráneo viene en una fase o en dos. Cuando vemos el mapa de un plan que entiendo que es competencia de su secretaría de Estado, porque es para impulsar el transporte ferroviario de mercancías, todo el litoral andaluz entre Almería y Algeciras aparece en fase de estudio y cuando vemos las inversiones recogidas por el ministerio para esos estudios del corredor ferroviario, que entiendo que deberían ir destinados a lo que en el futuro sería la nueva línea, las provincias de Granada, de Cádiz y de Almería aparecen sin partida presupuestaria. Es cierto que usted nos ha hablado de que existe un presupuesto para la parte correspondiente entre Murcia y Almería, pero le agradecería concreción. ¿Vamos a tener una primera fase desde la frontera francesa hasta Almería y, más adelante, otra para el resto del litoral andaluz?

Y, por supuesto, agradezco la invitación que me hace para visitar obra y espero poder satisfacerla.

El señor **PRESIDENTE:** Ya con brevedad, señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Simplemente, decir al señor Macias que está en el acta recogido y, de todas formas, si tiene alguna duda que formule la petición de

información y se la trasladaremos. Lo digo para no repetirme.

Respecto al corredor ferroviario, ya le he contestado: el corredor ferroviario del Mediterráneo es prioridad de este Gobierno, no del Partido Popular; prioridad de este Gobierno, no del Partido Popular cuando tuvo oportunidad de presentarlo en Bruselas y se le olvidó, se le olvidó incluso la conexión con Algeciras y me toca el corazón. Hubo que meterlo en el Parlamento Europeo. Y le digo que el Plan de transporte de mercancías contempla la conexión ferroviaria a Algeciras, importantísima para toda la comunidad autónoma. Eso es lo que le puedo decir, señoría. Y, por supuesto, reitero la invitación para que pueda disfrutar de las magníficas infraestructuras que tiene AENA y de cualquier otra del ámbito de mi responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE:** Le damos las gracias por la brevedad y la claridad en la exposición, y a ustedes también, señores diputados. Teniendo en cuenta que llevamos media hora de retraso respecto a lo que esta Mesa había programado, que era finalizar a las dos y media y son las tres, si cada uno de los restantes comparecientes que quedan, que son nueve, no llevara más de una hora, que espero que no, terminaríamos a las once y media de la noche sin solución de continuidad. Por tanto, por favor, a partir de ahora intentemos en cada una de las comparecencias no utilizar un tiempo superior a una hora.

Despedimos a la secretaria de Estado de Transporte y damos la bienvenida a don Jesús Miranda, subsecretario del Ministerio de Fomento. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

— DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (MIRANDA HITA). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001296.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Reitero la bienvenida al señor subsecretario de Fomento, señor Miranda. Tiene usted la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Señorías, es la primera vez que comparezco ante ustedes para exponer los presupuestos del Ministerio de Fomento y voy a intentar, dada la hora y la limitación de tiempo, no abrumarles en esta comparecencia con exceso de cifras, con números y porcentajes, aun siendo consciente de que toda exposición sobre un presupuesto necesariamente ha de recurrir a este tipo de datos. Evitaré también repetir detalles ya ofrecidos por los secretarios de Estado que han comparecido a lo largo de la sesión de la mañana o anticipar los que ofrecerán las distintas autoridades que comparecerán a continuación.

En primer lugar, me permitirán que me refiera a los presupuestos de Fomento en el contexto global de los Presupuestos Generales del Estado. Después continuaré refiriéndome al presupuesto del conocido como Grupo Fomento y finalmente analizaré el presupuesto de la sección 17 en sentido estricto, haciendo un recorrido general por sus capítulos y lógicamente prestando una mayor atención a los contenidos que son propios de la subsecretaría. He de decir en primer lugar que los presupuestos del Grupo Fomento se enmarcan en la política económica del Gobierno, que está orientada a un doble y prioritario objetivo: en primer lugar, salir de la crisis mediante medidas de austeridad de las que este presupuesto es un claro ejemplo, y en segundo lugar, promover la mejora de la competitividad de la economía española mediante reformas estructurales. Los presupuestos del Estado para 2010 ya iniciaron el proceso de consolidación fiscal, a lo que se sumó el paquete de medidas extraordinarias de reducción del gasto público aprobado por el Consejo de Ministros el pasado día 20 de mayo, así como el Plan de revisión del gasto de la Administración General del Estado para 2011-2013. Avanzando en este proceso, los presupuestos para 2011 incluyen los ajustes de gasto necesarios para reducir el déficit público del Estado hasta el 4,8 por ciento del producto interior bruto, una reducción sin precedentes en nuestra historia económica. Este esfuerzo de reasignación y eficiencia nos ha permitido liberar recursos para preservar los gastos sociales y aquellas actuaciones más útiles a la hora de impulsar la competitividad y el cambio de modelo productivo de nuestra economía, como es la propia inversión en infraestructuras, que, pese al recorte que experimentará el próximo año, sigue muy por encima de la media histórica y del esfuerzo inversor de los países de nuestro entorno. Todas estas medidas ya se están reflejando en los últimos datos de ejecución presupuestaria publicados recientemente por el Ministerio de Economía y Hacienda. Así, como saben sus señorías, hasta agosto de este año el saldo no financiero del Estado medido en términos de contabilidad nacional se ha reducido un 42,2 por ciento respecto de 2009.

A continuación me referiré al Grupo Fomento. Este grupo, como ya saben sus señorías, está formado por el ministerio propiamente dicho y por las empresas públicas, entes públicos empresariales y sociedades que, dependiendo del ministerio, ejecutan sus políticas. Una vez realizada la consolidación necesaria, el presupuesto total del grupo asciende a 22.073 millones de euros. Esta cifra, que es más del 2 por ciento del producto interior bruto, muestra la importancia que el Grupo Fomento tiene en la economía española en su conjunto, incluso a pesar del enorme esfuerzo de consolidación fiscal que estamos realizando. De dicho total, de esos más de 22.000 millones de euros, casi dos tercios son operaciones de capital, es decir, una cifra de 13.626 millones de euros. Dentro de estas operaciones de capital, las inversiones materiales del grupo se sitúan por encima de los 12.800 millones de euros, un 1,3 por ciento del producto interior bruto. Esto supone que aun en esta etapa de crisis mantenemos un alto ritmo inversor. A modo de ejemplo, las inversiones en el año 2000, año en el que no había crisis

alguna, representaban solo el 0,8 por ciento del producto interior bruto. Con este presupuesto, con el de 2011, mejoramos dicho indicador en casi el 63 por ciento. Insisto, un 63 por ciento más a pesar de los recortes. Por su parte, el presupuesto de gastos operativos del Grupo Fomento alcanza la cifra de 8.447 millones de euros. Dentro de esta partida, merece ser destacado el importante ahorro en gasto de personal, que hemos previsto que llegue al 7 por ciento en 2011, lo que supone nada menos que 240 millones de euros. En cuanto a las fuentes de financiación de este presupuesto consolidado del que les estoy hablando, quiero también destacar que es un presupuesto que ha permitido reducir las aportaciones del Estado al grupo en más de 4.400 millones de euros, un 37,3 por ciento. Además, se reducen las necesidades de endeudamiento en otros 2.635 millones de euros, lo que equivale a un 42 por ciento menos de las autorizaciones concedidas en 2010. Todo ello es reflejo del compromiso del grupo en su conjunto con la política de austeridad y de consolidación fiscal del Gobierno, un compromiso que es, como ha repetido el ministro de Fomento en esta Cámara, firme e inquebrantable.

Centrándonos ya en el presupuesto de la sección 17, el Ministerio de Fomento propiamente dicho, el presupuesto total asciende a 7.395 millones de euros, es decir, representa el 34 por ciento del conjunto de recursos consolidados del grupo. Estos 7.395 millones de euros se distribuyen por capítulos de la siguiente manera: los capítulos 1, 2 y 3, lo que conocemos como gasto corriente en sentido estricto, alcanzan una cifra que no es más del 4 por ciento del total de los 7.395 millones. Por tanto, una primera conclusión es que los gastos corrientes del Ministerio de Fomento, en este caso de la sección 17 del presupuesto del Estado, están absolutamente limitados, como les digo, a ese 4 por ciento. El capítulo 4, con 997 millones, es una partida importante de la que ya ha dado cuenta detallada la secretaria de Estado de Transporte porque la mayor parte de las rúbricas que contiene se corresponden con las subvenciones a las actividades de transporte que ella ha tenido ocasión de explicar. En el capítulo 6 hay consignados 3.191 millones de euros; en el capítulo 7, 569; y en el capítulo 8, 2.414 millones de euros. Agrupando el conjunto de las transferencias, capítulos 4 y 7, encontramos el 20 por ciento de los recursos del presupuesto y agrupando las inversiones, básicamente centradas en los capítulos 6 y 8, encontramos el 76 por ciento del presupuesto del ministerio. Por tanto, es un presupuesto que, aunque se reduce significativamente respecto del año anterior como consecuencia de la política de ajuste y de consolidación fiscal, sigue siendo un presupuesto basado esencialmente en el esfuerzo inversor.

Además, quiero señalarles también que los gastos corrientes del ministerio se han reducido en este presupuesto casi un 10 por ciento, un 9,8 por ciento, con el siguiente detalle por capítulos: el capítulo 1 se reduce un 5 por ciento; el capítulo 2 lo hace un 4,18 por ciento; el capítulo 3, un 12 por ciento y el capítulo 4, un 11,2 por ciento. El capítulo 1 de gastos de personal ve reducida su cuantía, como les acabo de decir, en un 5 por ciento, y ello es fruto del esfuerzo de moderación salarial requerido desde el Gobierno a los empleados públicos, junto con las medidas que limitan la oferta de empleo público y la contratación de personal interino. A esto hay que añadir que el Ministerio de Fomento, en aplicación del acuerdo de racionalización del sector público empresarial aprobado por el Consejo de Ministros, habrá reducido antes de que finalice este año en 322 el número de consejeros de sus empresas y entidades públicas empresariales y en 44 el número de sus directivos hasta el tercer nivel. Dichas cantidades suponen más del doble de lo que había previsto el acuerdo del Consejo de Ministros, que había establecido una reducción para el conjunto del Estado de entre el 10 y el 15 por ciento. Por su parte, el capítulo 2, de gastos corrientes, como ya se ha dicho, experimenta también una notable reducción. Esta reducción, que en su conjunto es del 4,18 por ciento, es menor en aquellas partidas más necesarias para el funcionamiento de los servicios, como las telecomunicaciones de Marina Mercante, que ve mantenida su asignación y es mayor en otras, como la de energía eléctrica, que sufre un descenso del 5 por ciento o, por ejemplo, el gasto de arrendamiento, que se va a reducir nada menos que en 20 puntos porcentuales, el gasto en reparaciones, mantenimiento y conservación en casi un 13 por ciento y las indemnizaciones por razón del servicio, un 17 por ciento. Esta es una reducción, señorías, en la que ya venimos trabajando durante todo este año y para cuya efectividad hemos aprobado diversas disposiciones y establecido un riguroso mecanismo de seguimiento y control interno.

Por su parte, el capítulo 4, de transferencias corrientes, experimenta una reducción, como les he dicho, de casi el 11 por ciento frente a 2010. Para no repetir las cifras que ya les han comentado los secretarios de Estado en las anteriores comparecencias, me referiré únicamente a las transferencias corrientes para la financiación del Servicio Postal Universal. Como saben sus señorías, se encuentra actualmente en tramitación parlamentaria el proyecto de ley del Servicio Posta Universal, que refleja la apuesta del Gobierno por un servicio postal público y universal de calidad que garantice los derechos de los usuarios y también los derechos de los trabajadores del sector. De acuerdo con este proyecto de ley, Correos y Telégrafos continuará siendo el prestador designado único para el Servicio Postal Universal. La aportación prevista para el año 2011 en el presupuesto del Ministerio de Fomento se ha establecido en 66 millones de euros, de manera necesariamente coherente con el plan de austeridad aprobado por el Gobierno, sin perjuicio, y quiero subrayarlo, de las liquidaciones correspondientes que regularizarán, en su caso, los saldos pendientes, tal como prevé el propio proyecto de ley. Igualmente, en materia postal está prevista una aportación en el capítulo 7 de tres millones de euros para la Comisión Nacional del Sector Postal. Esta comisión, previa comparecencia de los miembros del consejo en esta Cámara,

fue constituida a finales del mes de julio y hoy precisamente ha entrado en vigor la orden ministerial que regula ya el traspaso del personal que se ha producido, así como su funcionamiento efectivo a partir del día de hoy.

Dicho lo anterior y antes de finalizar, permítanme hacer una breve referencia al Plan general de austeridad del Ministerio de Fomento para el periodo 2010-2013. Este plan contiene medidas de aplicación al ministerio y al conjunto de sus entidades públicas y empresariales, organismos autónomos, agencias y empresas. Cada uno de los cuales ha elaborado su propio plan de austeridad, siguiendo, en todo caso, las directrices generales marcadas por el Gobierno y por el departamento. Entre las medidas sustantivas del plan en materia de personal, quisiera destacar la racionalización de la estructura orgánica básica del departamento, lo que ha supuesto una reducción de dos direcciones generales, tres subdirecciones generales y dos divisiones, la reducción también en un 22 por ciento del personal directivo del ministerio y de los organismos dependientes y de un 35 por ciento de los miembros de los consejos de administración. La reducción en la que estamos trabajando en la actualidad es en relación con los órganos colegiados, que esperamos poder reducir del 15 al 20 por ciento de aquí a final de año, y la limitación de la tasa de reposición de efectivos con carácter general al 10 por ciento de las bajas que se produzcan en el próximo ejercicio, lo que para ese año, para 2011, en el ámbito del ministerio va a suponer una reducción de 450 puestos vacantes y un ahorro próximo a los 14 millones de euros. Igualmente, se prevé en el Plan general de austeridad de Fomento la supresión de la contratación de personal interino durante todo el periodo 2010-2013 y la reducción del número de vacantes que permanezcan en todo momento en la plantilla en un 5 por ciento. De forma tal que, al día de hoy, estas vacantes han quedado fijadas en 383 personas, 383 puestos de un total de casi 6.900 puestos de trabajo. Por otra parte, entre las principales actuaciones previstas en materia de reducción del gasto corriente se ha articulado un conjunto de medidas para la mejora en el control de la gestión, fortaleciendo las funciones de la inspección de servicios y obras del departamento, también para el ahorro de energía eléctrica, de agua y de combustible, así como ahorros en los ámbitos de dietas, alquileres, mantenimiento de edificios, comunicaciones y material consumible, medidas todas ellas que van desde cambios infraestructurales y tecnológicos hasta la planificación y la cultura de austeridad de la organización en su conjunto.

Me complace anunciares, señorías, que todas estas medidas ya se están reflejando en la ejecución presupuestaria de este ejercicio. La ejecución de los gastos corrientes del ministerio, esto es, personal, compras e intereses, a 4 de octubre, es ya 17 millones de euros inferior a lo ejecutado en la misma fecha del año anterior. Así, la ejecución del capítulo 1, de gastos de personal, es un 3,7 por ciento inferior a la del año pasado, y la del capítulo 2, de compra de bienes corrientes y servicios, un 13,5 por ciento menor. No me extiendo más. Concluyo así mi intervención, no sin antes darle las gracias por su atención y poniéndome a su disposición para cualquier pregunta que quieran hacerme.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Bienvenido, señor subsecretario. De forma muy rápida mi grupo le va a formular solamente dos paquetes de preguntas, unas referidas a Correos y otras a una cuestión que no sé si es de su competencia pero es un tema que va en línea con lo que usted decía de austeridad, de política de recortes. A nosotros nos llega información de que alguna de las partidas que se están recortando este año o se van a recortar el año que viene son recortes artificiales. Ustedes saben que hay que pagar, por ejemplo, una determinada indemnización, unas determinadas expropiaciones, y no consignan las cantidades para hacer frente a estas obligaciones que tiene el Estado con la esperanza de que alguna aplicación presupuestaria les permita dotarlas. Esto no es un ajuste normal y, por lo que respecta a las expropiaciones, tiene un influjo muy directo en relación con los ciudadanos. Usted sabe perfectamente las elevadísimas cantidades que el Estado adeuda a los expropiados y las larguísimas demoras, de años, por no decir de lustros, en pagar. Este es un tema que habrá que tratar, nuestro grupo lo va a traer seguramente al Pleno del propio Congreso de los Diputados, puesto que nos parece que estamos ya pasando una línea roja. En todo caso, si es de su competencia, nos gustaría alguna respuesta y, si no, continuaríamos preguntando, pero hay que tomar buena nota de esto porque es algo que en estos momentos está sobrepasando un límite de razonabilidad y, sobre todo, de respeto a los ciudadanos. Quiero recordar que una ley de morosidad obliga a pagar a los 30 días, no a los 30 meses.

Por lo que respecta al tema de Correos, en vísperas de debatir el proyecto de ley postal, que creo que lo vamos a debatir la semana que viene, hay un tema básico que los presupuestos reflejan que es garantizar la prestación del Servicio Postal Universal y, a la vez, hay un objetivo que es garantizar la continuidad de la empresa Correos, cosa que mi grupo lógicamente comparte, igual que comparte la necesidad de impulsar la competencia en el sector. De todas maneras, nos gustaría alguna aclaración más. Las aportaciones ordinarias para el Servicio Postal Universal bajan, de 68 millones a 42, aunque se pagan 24.099.620 euros en concepto de atrasos del año 2007, y sí sería bueno algún razonamiento en este sentido.

Por lo que hace referencia a Cataluña vemos una disminución en las inversiones para complementar algunas instalaciones; me gustaría alguna información en este sentido. También he de hacer constar una cierta preocupación porque tenemos la sensación de que la conflictividad laboral que existe en la compañía y que puede repercutir en los próximos meses en algún tipo de

movilización puede provocar fenómenos de inestabilidad en estos tiempos complicados. Nos gustaría conocer si desde el punto de vista presupuestario hay algún elemento que pudiera coadyuvar a poner punto final a estos fenómenos de conflictividad laboral.

El tema de Correos vamos a verlo también con el presidente de Correos, pero las aportaciones del Estado en función de una política de prestación del servicio postal universal me permiten formular estas preguntas.

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

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** En primer lugar doy la bienvenida al señor Miranda en su primera comparecencia en esta Comisión de Presupuestos, que deseamos que no sea la última.

Yo quisiera hacer algunas puntualizaciones respecto a tres de los programas que forman parte de la Subsecretaría de Fomento. En primer lugar, con referencia a la investigación y al desarrollo de la sociedad de la información, es conocido que el programa destinado a la generalización de la administración electrónica, con una serie de actividades previstas para el año 2011, alcanza a una serie de servicios orientados a agentes externos, como es el caso de la facturación electrónica, las tramitaciones telemáticas y la evolución de portal web, y otros destinados a la gestión interna, como tramitación electrónica de expedientes, evolución del cuadro de mando e incremento de la seguridad de los sistemas de información, entre otros. Estas actividades han sido ya propuestas como mínimo en los dos últimos ejercicios, por lo que hoy, aprovechando su presencia, nos gustaría conocer cómo han ido evolucionando. Ya nos ha hecho usted alguna referencia a cómo quedan reflejadas en el presupuesto, pero me gustaría obtener, si es posible, un mayor detalle.

En cuanto al desarrollo y la aplicación de la información geográfica española, este programa gestiona la información de carácter oficial en los campos de la astronomía, la geofísica, geodesia y cartografía, y además plantea un plan estratégico tanto para el Instituto Geográfico Nacional como para su organismo autónomo, Centro Nacional de Información Geográfica. Pues bien, ¿qué grado de cumplimiento de sus objetivos está teniendo este plan, que en este presupuesto vemos que viene marcado para los periodos 2010-2013? ¿Cómo se reflejan dentro del presupuesto las actuaciones que vienen englobadas dentro del mismo? ¿Tiene incidencia en los objetivos marcados por el plan el hecho de que la partida destinada a este programa 495.A sufre una caída muy importante en el año 2011, que, según nuestros datos, alcanza el 96,65 por ciento?

Dos puntualizaciones en cuanto al servicio postal universal, puesto que hoy tendremos también una comparecencia específica. Tal y como usted nos ha anunciado, el programa incluye una partida destinada a poner en funcionamiento el nuevo órgano regulador del sector postal, la comisión nacional del sector postal, y nos gustaría conocer una valoración de cómo está funcionando. En segundo lugar, una de las actividades establecida en el programa es auditar la contabilidad analítica del operador público verificando su adecuación a lo establecido en la Orden Ministerial 2447/2004, de 12 de julio, y determinar el coste neto del servicio postal universal. ¿Cómo queda reflejada en el presupuesto dicha auditoría de la contabilidad del servicio postal universal?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Gracias, señor subsecretario, por su comparecencia ante esta Comisión. Siempre resulta interesante, inteligente y útil, hacer referencia al contexto, como ya hemos dicho, cuando se explica un proyecto de presupuestos. En este caso nos parece especialmente significativo y fundamental. Como usted ha mencionado, por una parte hemos de contar con la necesidad inevitable del ajuste en el gasto para cumplir los objetivos de reducción del déficit y, por otra parte, hemos de atender a la necesidad de racionalizar el ritmo de la inversión en infraestructuras, sobredimensionado en los últimos años, según todos los análisis, incluidos los del conjunto de los grupos de esta Comisión. En consecuencia, el reto que tenía su departamento a la hora de elaborar estos presupuestos era doble: contribuir al cumplimiento del plan de austeridad por una parte y, por otra, mantener un ritmo de inversión productiva que permitiera proseguir, culminar, las infraestructuras en marcha y mantener un nivel de actividad económica razonable en el sector. Este es el planteamiento. Desde el Grupo Socialista entendemos que el reto está bien enfocado y que su consecución ha sido positiva.

Me gustaría que algunas acusaciones más o menos veladas sobre el falseamiento del presupuesto —se ha llegado a hablar incluso de invención de cifras— tuvieran una mayor concreción, porque es muy difícil contestar a esas acusaciones sin una referencia a una partida concreta, a un gasto concreto. Yo pediría a los grupos a ese respecto algo más de contención o de concreción a la hora de hacer una acusación. También debo mencionar algo parecido con relación a las acusaciones de morosidad. Si hay algo por lo que se distingue el Ministerio de Fomento en el sector de empresas de construcción en estos momentos es porque cumple con los plazos de pago, a diferencia de otras administraciones, autonómicas o locales, que están en manos de grupos políticos diferentes al nuestro. Por tanto, nuestras felicitaciones por el planteamiento en general y nuestro requerimiento a los grupos opositores y acusadores de algo más de concreción a la hora de hacer valoraciones que en algunos casos son ciertamente injustas.

Desde el Grupo Socialista queremos destacar dos cosas. Primero, la envergadura de las cifras. Estamos

hablando de un presupuesto de ajuste, en un contexto de crisis, y estamos hablando de un presupuesto de 22.000 millones de euros. Se trata de una cifra que en el marco de los países desarrollados de Europa es muy significativa y muy importante: 13.000 millones de euros de inversión en infraestructuras son muchos millones, insisto, en un contexto de crisis. Para compararlo con nuestros competidores en el marco europeo o en el campo de la política, hemos hablado en valores absolutos de un 53 por ciento más que la media de los presupuestos de los últimos gobiernos del Partido Popular, un 62 por ciento más si hablamos con referencia al producto interior bruto. Por tanto, destacamos desde el Grupo Socialista la envergadura de los datos, el esfuerzo notable de inversión en materia de infraestructuras que propone el Gobierno de España a este Parlamento para seguir contribuyendo a la mejora de la competitividad de nuestro país. Segunda cuestión, con qué criterios se aplican los ajustes, con qué criterios se lleva a cabo esta inversión. Los criterios son —insistimos una vez más desde el Grupo Socialista— exactamente los que este Parlamento ha determinado. Se ha dicho desde este Parlamento: eficiencia, cohesión territorial, disminución del gasto corriente; se ha instado a elaborar planes de austeridad, a buscar financiación privada a través de planes extraordinarios de infraestructuras, a primar la conservación sobre la construcción de obra nueva, a priorizar la inversión en ferrocarril porque es el modo de transporte más eficiente, y eso es exactamente lo que ha hecho el Gobierno.

Si hacemos un seguimiento exhaustivo de los criterios que informan este presupuesto creo que no hay duda de que se ajusta a los parámetros que se han planteado desde el Parlamento en los últimos meses. Esto nos va a permitir que durante el año próximo se pongan en servicio 87 nuevos kilómetros de alta velocidad ferroviaria; 250 nuevos kilómetros en autopistas; 6,5 nuevos kilómetros de muelle portuario; 440.000 metros cuadrados nuevos de instalaciones aeroportuarias; 5,4 millones de pasajeros más en aeropuertos; 2,3 millones de pasajeros más en trenes; una tonelada y media más de mercancías en trenes en nuestras vías. En fin, un presupuesto que, a pesar de la etapa de ajuste necesaria, responde a las necesidades y a los intereses del país. Algunas preguntas que se le podrían plantear al subsecretario a la luz del debate de esta mañana, serían las siguientes: el subsecretario podría aclarar a los grupos la pertinencia y las ventajas de la fórmula de la colaboración público-privada y las dificultades que conlleva también la aplicación práctica de esta fórmula, lo que hace que no se pueda hacer de un día para otro. Para elaborar los pliegos, para llevarlos al Consejo de Ministros y para llevar a cabo los procesos de contratación hay que esperar un poquito, hay que poner de acuerdo los criterios y las voluntades de las entidades de financiación con las entidades empresariales que van a ejecutar las obras, con quien nos vigila desde Bruselas. En fin, pertinencia, ventajas, dificultades de la colaboración público-privada.

En la evolución del endeudamiento de organismos y empresas del Grupo Fomento somos plenamente conscientes del esfuerzo que se ha hecho para desacelerar el ritmo de endeudamiento. Hay noticias positivas al respecto que también podrían ser comentadas. Se ha puesto en duda a lo largo de los últimos días las garantías en el cumplimiento de los convenios de carreteras suscritos con otras administraciones; sería razonable que se establecieran y se fijaran esas garantías. Creo que con esto quedaría su comparencia más que lograda.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder a los distintos grupos parlamentarios tiene la palabra el señor subsecretario de Fomento.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Miranda Hita): Contestaré por el mismo orden en que se me han formulado las preguntas. En primer lugar las que ha realizado el señor Macias, al que agradezco sus palabras de salutación. Sus preguntas se han referido a Correos, a la cuestión del Servicio Postal Universal y a la empresa Correos; en otro bloque, las cuestiones relacionadas con expropiaciones y asuntos que son de la competencia, como él mismo ha dicho, de la secretaría de Estado de Infraestructuras y de la Secretaría General de Infraestructuras. En cuanto afecta a las preguntas que hacía respecto a Correos, le agradezco al señor Macias que haya reconocido que el proyecto de ley del Servicio Postal Universal, proyecto que además está previsto —aprovecho para hacer, si me lo permiten, un paréntesis— que sea estudiado y debatida en esta Cámara la enmienda a la totalidad el próximo día 13; al parecer hay algún problema para la fijación de la fecha. Quisiera manifestar aquí el interés que tiene el Gobierno en que esa ley se pueda aprobar cuanto antes porque se trata de la trasposición de una directiva europea y se trata además de una transformación importante de la regulación del sector postal para garantizar justamente esos principios del Servicio Postal Universal, de la continuidad y del futuro de la empresa pública Correos y Telégrafos y del empleo en el sector. Por lo tanto, nos jugamos mucho con ese proyecto de ley. Pues bien, efectivamente, como decía el señor Macias, el proyecto de ley garantiza el Servicio Postal Universal, garantiza la continuidad de Correos como prestador designado del Servicio Postal Universal por quince años. Optamos por la misma fórmula que, por ejemplo, ha acordado ya Francia, con la estructura de medios de financiación adecuada para hacer frente a los gastos y al déficit de ese servicio, si bien es cierto —como también ha destacado el señor Macias— que la aportación que aparece en el presupuesto de este año viene reducida respecto de la aportación del año anterior. En realidad es una reducción de solo el 3 por ciento en un presupuesto que tiene un ajuste —como sus señorías conocen— mucho más importante cuantitativamente; aquí se produce un ajuste solo del 3 por ciento.

Desde ese punto de vista, quiero aclarar que estas son cantidades a cuenta de las liquidaciones que resulten.

Hay una parte en el crédito consignado en 2011 que es el cierre de la liquidación del año 2007, siempre hay un retraso como consecuencia de que esto es contabilidad analítica que después hay que auditar y, como consecuencia de esto, se reconoce finalmente la deuda. Como digo, hay una parte de liquidación de un año y hay otra parte a cuenta del ejercicio corriente. Esto no quiere decir, cualquiera que sea el crédito dotado en el presupuesto, este año 66 millones de euros, que no vaya a haber suficiente financiación para Correos. Tengo que decirlo con toda claridad, la va a haber y la habrá, porque así lo reconoce justamente el proyecto de ley del Servicio Postal Universal que se encuentra en tramitación en esta Cámara. También ha hecho una referencia el señor Macias a una reducción de inversiones de Correos; va a comparecer en esta Cámara el presidente de Correos y por lo tanto no hace falta que yo haga ninguna referencia, pero no hay tal reducción de inversiones, sino que hay un aumento del 18 por ciento en las inversiones previstas en los estados financieros de Correos, en las cuentas presentadas en esta misma Cámara. En consecuencia, no podemos transmitir ni por asomo ni lejanamente una preocupación en este sentido.

Se refería también a una cierta conflictividad laboral que existe en la empresa. Esta conflictividad laboral tiene varios componentes, el principal es la propia de la negociación colectiva que está en curso. Por lo tanto, es una cuestión ajena tanto el ministerio de Fomento como a la ley de presupuestos o a la ley postal de la que estamos hablando. Por la parte que afecta a la ley postal puedo decir que ha habido un proceso de negociación y de concertación no solo con los sindicatos representativos de los trabajadores de Correos o una parte importante de ellos, sino también con muchísimas entidades de naturaleza pública y privada a las que se les ha consultado en el proceso de elaboración de la ley. En cuanto a la segunda cuestión que planteaba el señor Macias en la que ha hecho referencia a posibles recortes en los créditos para expropiaciones y a otro tipo de cuestiones relacionadas con esto como la cuestión de la morosidad, tengo que decirle que, efectivamente, el Ministerio de Fomento no es moroso en absoluto; el Ministerio de Fomento paga puntualísimamente sus obligaciones, no hay dificultad en esto porque el que paga es el Tesoro público, efectivamente, a diferencia de otras administraciones que sí están teniendo dificultades de tesorería importantes. Precisamente este presupuesto es un presupuesto austero, es un presupuesto en el que se hace un esfuerzo muy importante de austeridad para garantizar justamente que no se incurra en ese tipo de situación por parte del Tesoro público, para garantizar la solvencia del Estado en los mercados internacionales y en los mercados internos. La otra cuestión relacionada con la posible insuficiencia de la dotación presupuestaria de la partida de expropiaciones, si le parece a su señoría la secretaria general de Infraestructuras va a intervenir a continuación y esta es una partida que corresponde a los programas de su competencia.

Señora Santa Ana, del Grupo Popular, le agradezco también sus palabras de bienvenida iniciales. Me plantea usted tres grupos de cuestiones. En primer lugar, el programa de I+D+i, de sociedad de la información, especialmente de la Administración electrónica; decía que el contenido de la memoria aparece reproducido en ejercicios anteriores. Por lo tanto, no terminaba de ver las novedades que se producen. En este ámbito de la Administración electrónica se han producido novedades, me congratulo en poder comentárselo, muy significativas. Muy recientemente, hace pocos meses, se cumplió el plazo de completo despliegue de la Ley 11/2007, que establece el derecho de los ciudadanos a la administración electrónica. Eso lo hemos culminado completamente en el Ministerio de Fomento; todos los procedimientos del Ministerio de Fomento, el cien por cien, están ya incorporados al registro electrónico y a la plataforma virtual del ministerio. Este registro electrónico, además, se ha regulado mediante una orden de hace muy pocos días, de 16 de septiembre, publicada ayer y en el conjunto del departamento son 222 los procedimientos que ya se pueden tramitar electrónicamente. La totalidad de los procedimientos que tienen que ver con el ministerio y con las entidades dependientes del mismo, todos ellos, se pueden tramitar electrónicamente. Potencialmente estamos hablando de un volumen de 5,6 millones de tramitaciones o actuaciones en relación con las entidades propias del departamento. Por ejemplo, y aquí destaca sobre todo las actuaciones de AENA, que en veintisiete procedimientos tiene un volumen de actividad de más de 4.100.000 actuaciones, procedimientos o expedientes a tramitar. Después de AENA destaca la Dirección General de la Marina Mercante, con 810 u 812.000 procedimientos o actuaciones que también pueden ser tramitados desde este momento con la administración electrónica, y la Dirección General de Transportes Terrestres con más de medio millón de expedientes. Son las tres partidas más importantes que forman parte del conjunto de los procedimientos que ya, como les digo, se han informatizado en cumplimiento de la Ley 11/2007, culminando —insisto— esa obligación que existía de que todos los procedimientos puedan presentarse e instarse por los ciudadanos de forma electrónica. Se puede consultar también el estado de tramitación de esos procedimientos. Para este año vamos a trabajar fundamentalmente en el área de la capacitación, del despliegue de la identidad digital para el ejercicio de las funciones del conjunto de los empleados del departamento. Insisto mucho en la idea de la formación en este tipo de tecnologías para que vayamos sustituyendo la tramitación interna todavía manual por tramitación interna también electrónica, de manera que consigamos una administración efectivamente sin papel. Es un proyecto que requiere tiempo, que requiere esfuerzo y que vamos a ir haciendo en cada centro directivo en función de la importancia relativa de los expedientes de que se trate en cada caso. Es justamente la fase en la que nos encontramos, la fase de desarrollar el expediente y el

archivo electrónico y en consecuencia garantizar una completa penetración de esta actuación de la Administración electrónica en el conjunto del departamento. También en este año vamos a implantar la factura electrónica. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En cuanto al Instituto Geográfico Nacional me pregunta su señoría por el plan estratégico del instituto. Es un plan que está basado en la metodología EFQM; es un plan estratégico muy sólido, muy serio que está muy trabajado por el Instituto Geográfico desde hace ya algunos años en el que se contemplan no solamente las líneas estratégicas generales de cuál es la orientación de la organización. Es una orientación muy clara porque tiene que ver con la puesta a disposición de todas las administraciones públicas y de todos los ciudadanos de la información geográfica oficial española, precisamente para hacer más accesible esa información, para hacer que los procesos de decisión que se basan en el uso de información geográfica sean más baratos y más rápidos por parte de todos los agentes de la economía. Esa es la función estratégico del IGN que yo creo que está cumpliendo a completa satisfacción. El IGN en ese plan estratégico, como le digo, no solamente incluye esa misión global del instituto sino que incluye políticas de calidad, de mejora de la eficacia, de mejora de la eficiencia en su funcionamiento, políticas que se están siguiendo rigurosamente. Una fundamental para el IGN en su configuración es la de cooperación con las distintas administraciones públicas. Como su señoría conoce, parte importante de las partidas que nutren el presupuesto del Instituto Geográfico Nacional tienen que ver con convenios de colaboración con las administraciones autonómicas y locales y también con entidades de otros ministerios, precisamente para compartir el esfuerzo inversor que supone mantener una cartografía de España actualizada en todo momento, una cartografía con calidad máxima, como corresponde a las tecnologías hoy disponibles, de ortofotografía y de información digital, pero que además esté disponible para toda la administración y compartiendo el esfuerzo en el conjunto de esas administraciones que participan en el sistema geográfico nacional.

La previsión de gasto para el conjunto Instituto Geográfico Nacional-Centro Nacional de Información Geográfica que prevé el presupuesto es de 43.800.000 euros y de esa cantidad casi un 43 por ciento corresponde a inversión. Por tanto es un organismo que, aunque la cifra que invierte no es muy importante, sí destina una parte muy significativa de su gasto a esa inversión. El presupuesto del IGN se reduce en un 12 por ciento respecto al año 2010 y eso obliga, como es natural, a las adaptaciones propias en las actividades que va a desarrollar, pero siempre garantizando —y así lo hace este presupuesto— el mantenimiento y la plena operatividad de la red sísmica nacional y de la red de alerta y vigilancia volcánica; siempre garantizando la participación prevista en los proyectos internacionales, que son muy importantes dada la dimensión europea de la función del IGN, sobre todo a raíz de la aprobación de la ley que traspone en España la directiva Inspire y garantizando también la cobertura de todo el territorio nacional que se realiza por el programa de observación del territorio —las ortofotografías aéreas a que me referí con anterioridad— que se va a llevar a cabo en tres años. También se amplía en un par de años la antigüedad media del mapa topográfico nacional. Son ajustes necesarios porque corresponden al ajuste presupuestario pero no tienen una incidencia efectiva importante en el funcionamiento y en el cumplimiento de las misiones del Instituto Geográfico Nacional.

En cuanto al Servicio Postal Universal, me preguntaba también la señora De Santa Ana sobre la partida que está destinada a la comisión nacional del sector postal. La partida destinada es la transferencia que se va a hacer para el funcionamiento de esa comisión. La comisión se financia con ingresos propios y con una transferencia prevista en el capítulo 7 del presupuesto y corresponde estrictamente a los gastos de funcionamiento de su personal, que hoy mismo será transferido, y de las auditorías que tiene que encargar. Me ha preguntado su señoría precisamente por esas auditorías y cómo quedan en el presupuesto. Están dentro de esa partida. Las auditorías exclusivamente son las propias de la comprobación del coste neto del Servicio Postal Universal. El procedimiento previsto en la ley es que la empresa encargada de la prestación del Servicio Postal Universal, que es Correos, debe presentar la contabilidad analítica una vez cerrado el ejercicio y con ella se verifica por auditoría en qué medida se cumplen las reglas de prestación del Servicio Postal Universal y se determina lo que se conoce como el coste neto del Servicio Postal Universal. Eso por lo tanto está consignado dentro de la partida de transferencia a favor de la comisión nacional del sector postal.

Agradezco también su intervención al señor Simancas. Hacía unas referencias en general al doble reto que contempla el presupuesto, que es tanto la austeridad como el mantenimiento de un importante esfuerzo inversor que ha sido el eje justo de la elaboración de este proyecto de presupuesto. El presupuesto, como no puede ser de otra manera, se ajusta a las decisiones ya adoptadas por este Parlamento en las orientaciones estratégicas generales, tanto del límite de gasto como de la política de infraestructuras, y permite consolidar muchas políticas, por ejemplo las de subvenciones al transporte y la puesta en servicio de importantísimas infraestructuras que van a entrar en funcionamiento en este año y en el próximo. Me ha hecho una referencia el señor Simancas a la pertinencia y las ventajas de la colaboración público-privada, a los procedimientos del Plan extraordinario de infraestructuras, que también recae en la responsabilidad de la secretaria general de Infraestructuras. Por tanto será ella la que les dé con todo detalle la información; yo simplemente les haré una reflexión de tipo general. El origen del Plan extraordinario de infraestructuras no es otro que constituirse en instrumento compensatorio de las medidas de austeridad, es decir, poder seguir impulsando la inversión y acometiendo proyectos de inversión que son importantes para la economía española y para

la cohesión territorial y social sin que eso tenga un impacto inmediato en las cuentas públicas, en la medida en que la financiación de estas obras se va a hacer acompasada al conjunto de la vida útil de las infraestructuras que se construyen y con aportación de financiación por parte del sector privado. En consecuencia, no solamente es oportuno sino necesario para hacer frente y hacer compatible los dos objetivos: por una parte, la austeridad y la consolidación fiscal y, por otra, continuar con el impulso inversor que necesita nuestro país.

En cuanto al endeudamiento es verdad, como dice el señor Simancas, que en este presupuesto entramos en un proceso de desaceleración —yo diría de contracción— de la necesidad de endeudamiento de parte de las empresas del grupo. Hay un proceso muy significativo de consolidación también de la parte que tiene que ver con la deuda a largo plazo de las empresas del grupo. También van a comparecer todos los presidentes de las empresas y serán ellos los que puedan darles los detalles, pero les puedo anticipar respecto al nivel de autorización de endeudamiento contenido en el proyecto de ley de presupuestos, tanto del año 2010 como de 2011, que por ejemplo en el caso de Renfe se reduce a menos de la tercera parte el endeudamiento previsto para 2011; se reduce de 1.234 millones autorizados en 2010 a 395 autorizados para 2011 en el proyecto de presupuestos que aquí se está discutiendo. En el conjunto del grupo la cifra de endeudamiento autorizado para este año respecto de 2010 es de algo más de la mitad; se confirma con eso que se entra en un proceso de absorción de esa deuda y de reducción del volumen de la deuda de las empresas para hacerlas más capaces de actuar en un mercado que tiende también a una mayor competencia y a una mayor apertura.

Creo haber respondido con esto a las preguntas que me han hecho sus señorías; en todo caso les reitero mi agradecimiento por su atención y por su interés y quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE:** Con esto terminamos la comparecencia del señor subsecretario de Fomento.

— DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITTSA (RODRÍGUEZ-PIÑERO FERNÁNDEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/001298, 212/001293, 212/001299 y 212/001284), MIXTO (números de expediente 212/001164, 212/001166 y 212/001167), Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001337).

El señor **PRESIDENTE:** Damos la bienvenida a la secretaria general de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, señora Rodríguez-Piñero. Cuando quiera tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITTSA** (Rodríguez-Piñero Fernández): Señoras y señores diputados, como saben, comparezco en mi calidad de secretaria general de Infraestructuras y de presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre a petición de los grupos parlamentarios Mixto —BNG—, Popular y de Convergència i Unió, a los que agradezco que hayan solicitado mi comparecencia.

Todos los comparecientes que me han precedido han hecho una contextualización del presupuesto de este año en relación con la situación económica, por lo que nada más lejos de mi intención que reiterar los argumentos que han sido utilizados previamente por los comparecientes anteriores. Solamente quisiera resaltar que el esfuerzo que hace una vez más el Ministerio de Economía para apoyar la situación económica también se produce contribuyendo con esta reducción en el presupuesto para crear confianza en los mercados y facilitar las reformas necesarias que nos van a permitir recuperar el ritmo de la actividad económica lo más pronto posible. Por tanto, contribuimos con el ajuste presupuestario a fomentar la confianza en nuestra economía y nos sentimos orgullosos de poder contribuir en esta situación.

Quizás podría plantearse —lógicamente los grupos parlamentarios tienen opiniones diversas— que hubiera sido preferible hacer el ajuste en otras partidas por lo que quiero detenerme un minuto aquí para trasladarles la reflexión de por qué era la mejor partida donde podía hacerse el ajuste. Señorías, saben que España, gracias al esfuerzo realizado en los últimos años ha ocupado y ocupa un nivel de liderazgo en las infraestructuras del transporte en comparación con los países de nuestro entorno y en comparación con Estados Unidos y otros países desarrollados, lo cual nos permite que en todos los informes en los que se mide la competitividad de la economía a nivel internacional sitúan las infraestructuras en España como factor de ventaja competitiva de nuestro país. No es así en otros aspectos determinantes para conseguir el cambio de modelo productivo que necesitamos para asegurar una senda de crecimiento sólida y sostenible y en particular no es así en la investigación, el desarrollo y la innovación, y no es así en la formación del capita humano. Por tanto, a la hora de hacer un ajuste, la clave es elegir bien dónde se focaliza el ajuste y nadie puede pensar que las inversiones iban a estar ajenas al ajuste presupuestario; la cuestión era elegir cómo efectuar ese ajuste presupuestario.

Pues bien, el Gobierno ha decidido responsablemente, estableciendo el ajuste donde es posible hacerlo por el nivel que tenemos y porque tenemos que mejorar la competitividad de la economía española y hemos prio-

rizado la inversión en I+D+i y en la formación del capital humano. Quiero destacar que este año se incrementa la partida destinada a la dotación por becas y quiero compartir con ustedes la reflexión de que una persona que abandone los estudios por no tener recursos para poderlos pagar es muy difícil que vuelva, mientras que en las inversiones en infraestructuras tenemos una capacidad de flexibilidad mayor, podemos incrementar los ritmos de inversión en épocas de bonanza presupuestaria y podemos reducir el ritmo de ejecución en épocas de ajuste presupuestario, aunque el ajuste sea doloroso y, como pueden entender, hablo con conocimiento de causa. Creo que es la mejor decisión para recuperar la senda futura de crecimiento partiendo de la confianza de los mercados. No me detendré en los criterios que se han utilizado para realizar el ajuste porque lo ha explicado con mucha precisión el secretario de Estado, salvo que algún portavoz quiera plantear alguna cuestión a la que encantada intentaré dar respuesta.

En lo que se refiere a las inversiones que dependen de la Secretaría General de Infraestructuras, me refiero tanto a los centros directivos, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, como a los centros adscritos a mi secretaría general, ADIF, FEVE y Seittsa, ascienden a 9.558 millones de euros, lo cual pone de relieve el enorme esfuerzo que se sigue haciendo en inversiones en nuestro país a pesar del ajuste. El conjunto de las inversiones que moviliza el Ministerio de Fomento en las empresas que de él dependen representan el 1,3 por ciento del producto interior bruto, y este es un esfuerzo relativo enorme si lo comparamos con el que realizan otros países de nuestro entorno, que además tienen un nivel de dotación de infraestructuras sensiblemente inferior al nuestro. Por ejemplo, Estados Unidos invierte el 0,5 por ciento; Francia invierte el 0,45 por ciento; Alemania, el 0,7 por ciento; el Gobierno de España, a pesar del ajuste presupuestario, invierte, invertimos el 1,3 por ciento del producto interior bruto. En cuanto a la distribución por modos —y me circunscribo a las inversiones dependientes de la secretaría general— se pone de manifiesto la prioridad del ferrocarril, como no podía ser de otra manera, cuando lo analizamos en su conjunto. A este modo de transporte se dedican 7.022 millones de euros, de los cuales la alta velocidad representa el 73 por ciento, las cercanías el 9 por ciento y la actuación en la red convencional el 18 por ciento restante.

En materia de carreteras, los recursos destinados a la red de carreteras, que además de la inversión directa incluye los convenios que se realizan con otras administraciones, así como las partidas correspondientes a las reducciones de peajes, contando todos los recursos destinados a infraestructuras viarias, totalizan 3.011 millones de euros, de los cuales un 48 por ciento se destina a la construcción de nuevas vías y un 36 por ciento a la conservación y seguridad vial. Es importante poner en valor una cifra que pone de manifiesto esta apuesta que estamos haciendo por el ferrocarril. Fíjense que en los últimos cinco años hemos invertido 33.000 millones de euros, que es más de lo que se ha invertido en los veinte años anteriores juntos. Es una apuesta estratégica, una apuesta de país y una apuesta por el modo de transporte más seguro, más eficiente y que, además, tiene una serie de efectos inducidos de carácter tecnológico sobre otras actividades. La apuesta por la alta velocidad ha contribuido sin duda alguna a situarnos en ese nivel de referencia en el que nos encontramos, lo cual es bueno para nuestro país, para nuestras empresas y para gran parte de su internacionalización. La apuesta por la alta velocidad nos ha llevado a ese escenario que señalaba, pero nuestra red ferroviaria tiene un déficit indiscutible en materia de transporte de mercancías, tanto en la infraestructura ferroviaria como en los nodos logísticos. Eso es una realidad que creo que compartimos todos los grupos políticos. Lo importante es que desde todas las administraciones trabajemos juntos para que este deje de ser un factor limitativo de nuestra capacidad de competir. El peso del transporte por ferrocarril de mercancías viene descendiendo; solo representa un 4,5 por ciento, mientras que en la Unión Europea el ferrocarril distribuye de media el 18 por ciento de las mercancías. Creemos que esta apuesta por el transporte ferroviario de mercancías es importante porque va a contribuir a reducir de manera significativa el coste de transporte, que es más significativo que los costes de personal en nuestras empresas. No me detendré más en ello porque detrás de mí comparecerá el secretario general de Transportes, que es el responsable del Plan de impulso del transporte ferroviario de mercancías que por fin va a permitir que España, en el horizonte temporal del plan, recupere el retraso que ahora mismo tenemos.

Tenemos que seguir apostando —lo hacemos y lo vamos a seguir haciendo— por el transporte de cercanías. En las zonas urbanas y metropolitanas es donde se producen de forma más acusada algunas de las externalidades negativas a las que tenemos que hacer frente con más ímpetu. Es en estas áreas donde se emiten cerca de la mitad de las emisiones de CO_2 procedentes del sector transporte. Además, es precisamente en estas áreas donde tienen lugar los problemas de congestión que inciden directamente en el bienestar de los ciudadanos y en el dinamismo económico de nuestras ciudades. Quiero destacar los planes de cercanías que ya se presentaron en Barcelona y en Madrid. Quiero poner también en valor el de Valencia, porque en mi comparecencia en la presentación de los presupuestos para 2010 —el mismo día de hoy hace un año— comenté que estábamos trabajando para elaborar el plan de cercanías de la Comunidad Valenciana para que fuera consensuado con la Generalitat Valenciana. Esto ha sido posible, y un año después puedo decirles que se presentó en el mes de abril en Valencia y que ya estamos trabajando para cumplir todos y cada uno de los compromisos que allí están recogidos.

No me voy a detener —si les parece bien— en el detalle de las actuaciones que hay recogidas en materia

de infraestructuras, por el tiempo que tengo y porque he de intervenir en las dos calidades que han solicitado, pero quisiera hacer alguna reflexión un poco más detallada, si voy bien de tiempo, a la vista del interés que, a lo largo de esta mañana, he visto que ha suscitado en sus señorías; me refiero al Plan extraordinario de infraestructuras y a la orden de eficiencia. Empezaré por la última, la orden de eficiencia. El nuevo equipo del ministerio empezó a trabajar, desde el mes de junio del año pasado, en la elaboración de un plan de eficiencia para la elaboración de los proyectos y para la construcción de la obra pública. Ese plan que entonces era necesario antes del ajuste ahora es algo imprescindible. Es un plan que ha sido fruto de un intenso trabajo, en el que han participado tanto los responsables de la Dirección General de Carreteras como de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y del ADIF, con el fin de parametrizar los costes por kilómetro de las infraestructuras, ya sea en carretera o en ferrocarril. ¿Qué quiere decir esto de parametrizar? Quiere decir que hemos marcado un intervalo de coste que fija cuánto deben valer las infraestructuras que hacemos, y lógicamente este intervalo no es constante; depende —y así lo hemos detallado— de las características del terreno, según sea llano, ondulado o montañoso, y a su vez depende de las características técnicas del terreno. La orden de eficiencia está técnicamente hecha. Ahora estamos en su trasposición jurídica para que pueda ser publicada. Ahora tiene un mayor interés porque va a contribuir mucho mejor a hacer frente al ajuste. Esa orden de eficiencia la hemos empezado ya a aplicar a los proyectos que estaban en marcha y que estábamos a tiempo de poderlos reconducir, pero también a las obras. Esto nos ha venido muy bien a la hora de reorientar soluciones constructivas más económicas que nos permitan asignar más eficientemente los escasos recursos y minimizar más el impacto del ajuste. Esto es lo que quería señalar con relación a la orden de eficiencia.

Sobre el Plan extraordinario de infraestructuras, entiendo las cuestiones que ha suscitado el portavoz del Grupo Popular en el sentido de que no se visualizan en los presupuestos. Querría destacar varias cosas e intentaré poder satisfacer dichas cuestiones. Cuando se presenta el Plan extraordinario de infraestructuras —como su propio nombre indica—, es un plan, pero al mismo tiempo llevamos trabajando desde el principio en la elaboración de lo que es más complejo de todo, que son los pliegos. Antes de elaborar los pliegos teníamos que diseñar el modelo de sociedad concesional que queríamos definir. Eso estaba sujeto a dos requisitos del modelo concesionario: uno, que sea financiable por las entidades financieras —un modelo concesional que no sea financiable no sirve de nada, y hay experiencias en España de varias infraestructuras que no han podido empezar—; y dos, que no compute en déficit, porque precisamente una de las bondades que tiene el régimen concesional es que nos permite anticipar inversiones que de otra manera no podrían incorporarse por el presupuesto. Para poder llegar a estas dos condiciones, lo primero que hubo que hacer fue hablar con todas las entidades financieras, las principales —todas es un decir—, del país, y otras internacionales con los fondos de inversión, con el fin de tener muy claro cuáles son los riesgos asumibles por las entidades financieras. Una vez que se tenía eso muy claro, teníamos que trasladarlo a que el segundo requisito se cumpliera, y es que no compute en déficit. El riesgo de construcción se ha de transferir íntegramente al concesionario, y ahí teníamos un problema que hemos resuelto con el tema de las expropiaciones —si luego algún portavoz tiene interés lo explicaré, pero anticipo que está resuelto—. Luego está también el riesgo de demanda, que es el que está totalmente implantado en los países concesionales, pero hoy por hoy no lo asume ninguna entidad financiera; ninguna entidad financiera asume un riesgo de tráfico. Por este motivo tuvimos que desarrollar todo el sistema por disponibilidad, y es algo realmente novedoso, porque no tenemos esa tradición. Nos ha supuesto mucho esfuerzo llegar a definir los pliegos generales, pero ya tienen el visto bueno del Ministerio de Economía y Hacienda, que es el que tiene que ver que efectivamente se cumplen los criterios de no cómputo del déficit. ¿Cuál es la cuestión? Que el pliego general no es suficiente porque se ha de determinar —así lo exige la normativa vigente— para cada caso concreto. Ya se ha enviado al Ministerio de Economía y Hacienda el proyecto de ese pliego general aplicado a varios casos concretos, con lo cual los proyectos que anunció el ministro en su comparecencia del mes de agosto, que van a ser licitados con cargo al Plan de colaboración público-privada de aquí a final de año, se van a ir viendo uno a uno. El sector también quiere saber ya cuáles son los pliegos, y en ese momento seguro que se trasladaría más que esto es una realidad, pero —y esto es una decisión que yo asumo— no me parecía oportuno trasladárselos y que conocieran el pliego sin tener el informe preceptivo y vinculante de cada proyecto. Ya he informado a todo el sector —al empresarial de la construcción, al de la conservación, al de la consultoría— de que en el momento en que recibamos el informe ya favorable con los proyectos concretos inmediatamente les convocaré para dárselos a conocer, y así durante el plazo de tiempo que ha de transcurrir, porque ha de estar sujeto a información pública un mes el estudio de viabilidad económico de cada proyecto, tendrán todo el tiempo para preparar la información. También quiero subrayar, en cuanto a la financiación —porque creo que tiene una gran importancia—, los convenios que se han firmado por parte del ministro con el Banco Europeo de Inversiones y con el Instituto de Crédito Oficial. Son convenios concretos en los que el BEI se compromete a financiar hasta 2.100 millones de euros y el Instituto de Crédito Oficial hasta el 30 por ciento de la inversión, con lo cual una parte importante de las inversiones que moviliza este plan tiene ya una financiación a través de dos instrumentos financieros fundamentales. Por tanto, el plan es una realidad; van a ir viendo las licitaciones una

a una a lo largo de este trimestre y del año que viene. Además, diferentes comunidades autónomas me han pedido que en el momento en que tenga los pliegos se los traslade, y desde luego lo haré con mucho gusto, para que puedan copiar el sistema. Creo que han hecho bien; es preferible que sea el Gobierno de España el que lidere este proceso para que después se les dé vía libre.

Respecto a mi comparecencia como presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, tampoco la Seitt ha sido ajena al ajuste presupuestario; lógicamente ha sufrido un recorte y por tanto se ha efectuado una reprogramación de las obras en curso y hemos aplicado, evidentemente, los mismos criterios que hemos hecho para todos y cada uno de los centros directivos. También hemos puesto en marcha un plan de austeridad en la sociedad que está dirigido a actuar en varios frentes: primero, a reducir los gastos de personal. En 2010, en aplicación del acuerdo del Consejo de Ministros, se redujo el 5 por ciento del salario del equipo directivo. En el periodo 2011 a 2013 se producirá un ahorro acumulado durante el periodo del 12 por ciento del gasto de personal respecto a 2010, consecuencia de la reestructuración de los departamentos; actualmente hay cuatro direcciones y vamos a dejarlas reducidas a tres, unificando la dirección administrativa y la dirección financiera. En segundo lugar, ahora mismo estamos efectuando —seguimos efectuando— un estudio de todas y cada una de las partidas de los gastos de explotación porque, a pesar del poco margen —porque verán que tiene poco presupuesto en su gasto de explotación—, siempre lo hay para reducir costes, y en eso estamos. Vamos a intentar encontrar mecanismos que nos permitan reducir aún más los gastos de explotación de la sociedad.

Respecto a la financiación de la sociedad, como ustedes saben, Seittsa se financia a través de las aportaciones de capital que constan en los Presupuestos Generales del Estado, en el capítulo 8 del ministerio, que son las adecuadas para atender a los diferentes convenios que se han ido firmando entre la Administración General del Estado a través del Ministerio de Fomento y la sociedad desde su constitución en el año 2005. La Dirección General del Tesoro va haciendo efectivos los recursos de Seittsa conforme esta los necesita. ¿En función de qué? En función del ritmo de ejecución de las obras. No tendría sentido, no sería eficiente que se transfirieran recursos que iban a estar inmovilizados porque el ritmo de las obras no permitiría pagar todo el dinero, pero lógicamente para firmar los convenios y poner en marcha esas obras hace falta el respaldo presupuestario. Esto ya lo expliqué en mi comparecencia del año anterior y creo que está suficientemente claro. La aportación en 2011 para la sociedad, como habrán podido comprobar, es de 799 millones de euros. Con ello, hasta 2011 y desde la creación de la sociedad se habrán incluido en los Presupuestos Generales del Estado aportaciones por valor de 9.844 millones de euros. Con estas aportaciones las inversiones que la sociedad va a ejecutar en el año 2011, que están recogidas en el anexo de inversiones, asciende a 1.896,5 millones de euros, de los cuales 430 corresponden a carreteras y los 1.466 restantes a infraestructuras ferroviarias.

En cuanto a los convenios entre el Ministerio de Fomento y la sociedad hasta la fecha se han firmado diecisiete. El importe total de las inversiones que ponen en marcha estos convenios asciende a 12.010 millones de euros, de los cuales en su conjunto se destinan a carreteras 4.777 millones y a ferrocarriles 7.233. Estos convenios firmados son diecisiete en su totalidad: doce son convenios de obras y cinco son convenios financieros. Respecto a ellos, ahora mismo hay 99 obras en ejecución, dieciséis obras adjudicadas pendientes de inicio por la disponibilidad de los terrenos y actualmente se están definiendo otras actuaciones de mejora de la red ferroviaria y de estaciones. Recuerdo que en mi anterior comparecencia sus señorías destacaron el porcentaje reducido de ejecución que tenían las inversiones de la sociedad. Recuerdo —porque además lo he releído— que les expliqué las causas. Era una sociedad que acababa de nacer —de hecho, empezó a funcionar en 2006—, con convenios de todas las actuaciones en proyecto —lógicamente el proceso de licitación, adjudicación e inicio—, e incluso ni siquiera con los proyectos aprobados para algunas actuaciones, lo cual hacía imposible que pudiéramos ir a un ritmo mayor. Me congratula decirles que un año después lógicamente se ve cómo el ritmo de las obras ha mejorado sustancialmente. La ejecución acumulada prevista a final de 2010 asciende a 7.497 millones de euros. Esto quiere decir que a finales de 2010 habremos ejecutado el 97 por ciento de los pagos efectivos realizados por el Tesoro y el 83 por ciento del importe librado. Por tanto, creo que convendrán conmigo en que la sociedad estatal está demostrando que es un instrumento útil y eficiente para el cometido que tiene encargado.

No me quiero extender más para intentar ser respetuosa con el tiempo de la comparecencia. Simplemente quiero decirles para concluir que trabajemos todos juntos para ayudar a explicar desde la racionalidad y desde la responsabilidad el ajuste acometido. No es el momento, creo yo, para utilizar la demagogia en el debate parlamentario ni el debate mediático territorial. Creo que es el momento de poner en valor lo que este país ha conseguido en materia de infraestructuras del transporte; es el momento de aprovechar de verdad las oportunidades que ofrecen las infraestructuras que tenemos. El próximo 13 de octubre —comprenderán que como soy valenciana aproveche esta ocasión— vamos a hacer un viaje con el AVE desde Motilla del Palancar hasta Valencia, y se inaugurará, como ya ha sido anunciado, el día 18 el tramo Madrid-Valencia. **(El señor Macias i Arau: ¿Es una invitación?)** Lo importante no es que llega el AVE, que lo es, sino las oportunidades que nos ofrece. Por eso el día 13 el ministro presentará un estudio sobre el impacto económico que la llegada del AVE tiene en Valencia; estudios que se van a realizar y se están reali-

zando para todas y cada una de las líneas en la dirección de lo que tenemos que hacer. Ayudemos a aprovechar todas las ventajas que ofrecen las infraestructuras. Evidentemente tenemos que seguir invirtiendo —aún tenemos retos; antes he hecho referencia a los más importantes—, pero creo que es bueno que entre todos contribuyamos a que las infraestructuras sean el instrumento para facilitar de verdad ese desarrollo.

El señor **PRESIDENTE:** Es el turno de los grupos parlamentarios. Señor Jorquera, ¿usted quiere intervenir? **(Asentimiento.)** Tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, quiero agradecer a la secretaria general de Infraestructuras su comparecencia. Mi intención es ser breve para no reiterar argumentos y preguntas expuestas al secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras. Dado que ha comenzado usted haciendo una reflexión sobre la necesidad del ajuste en este departamento, permítame también que aporte nuestra reflexión. Nosotros coincidimos plenamente en que sería un error estratégico concentrar el ajuste en aquellos capítulos que tienen más importancia para modificar el patrón de crecimiento y a los que usted se ha referido, pero esa dicotomía entre hacer un mayor esfuerzo de ajuste en materia de infraestructuras, en materia de inversión productiva o en otras materias como educación, investigación y demás, no es la dicotomía real. Hay otras alternativas posibles, y la primera es acomodar el ritmo de reducción del déficit a las necesidades de la economía. Aunque este sea un debate más propio de otro ámbito, dado que usted introdujo esa reflexión, permítame también introducir la nuestra. Con el debate que están suscitando estos presupuestos se está dando una situación paradójica. Hay multitud de analistas y de expertos que consideran que para cumplir los objetivos de déficit que contempla este proyecto de presupuestos es indispensable que se cumplan las previsiones de crecimiento del Gobierno que se incorporan a este proyecto de presupuestos, y esos mismos analistas y esos mismos expertos vaticinan que es muy posible que esas previsiones de crecimiento se cumplan; y si no se cumplen será imposible reducir el déficit porque la actividad económica no será suficiente para incrementar la recaudación por parte del Estado y cumplir esos objetivos de déficit. Por eso habría que preguntarse si estos presupuestos realmente sirven para impulsar y consolidar la recuperación de la economía o no porque, si no, la paradoja que se puede dar es que, aunque sean unos presupuestos que sitúan como primer objetivo y por encima de todo la reducción del déficit, no sirvan ni para una cosa ni para otra, ni para impulsar la recuperación de la economía ni para cumplir los objetivos de déficit.

Hecha esta reflexión, nosotros solicitamos su comparecencia sobre todo en su calidad de presidenta de Seittsa para clarificar algunos aspectos de las actuaciones que este proyecto de presupuestos contemplan en Galicia, relativas al acceso central por el eje del AVE de conexión con Galicia. Si examinamos el proyecto de presupuestos se ve que hay una dotación de 253 millones de euros para la línea de alta velocidad entre Santiago y Ourense; es ahí donde se concentra el mayor esfuerzo inversor. Parece una cantidad suficiente, desde nuestro punto de vista, para cumplir el objetivo de que pueda estar concluida esta actuación y puesta en funcionamiento en el horizonte previsto. En cambio, se contempla una partida de 87 millones de euros para Lubián y Ourense y en la parte castellanoleonesa, en los tramos Olmedo-Zamora y Zamora-Lubián, en total 150 millones de euros. Desde nuestra perspectiva es una dotación muy inferior a la necesaria para asegurar el cumplimiento del último plazo temporal dado por su ministerio de que esté concluido el AVE a Galicia en 2015, todo lo más tardar a comienzos de 2016. ¿Qué ocurre? Que el propio ministerio anunció que todo lo que no se contempla en estos presupuestos se va a intentar ejecutar a través del plan de colaboración público-privada. En ese sentido permítame hacer una serie de reflexiones. El BNG tiene importantes reservas con respecto al plan de colaboración público-privada; importantes reservas por varias razones: en primer lugar, por lo que puede representar de hipoteca de futuro en la medida en que lo que se hace es diferir pagos a futuro, pero pagos que tendrán que ser con intereses y que van a representar una carga para el Estado; y en segundo lugar, porque se supeditan actuaciones fundamentales al interés de la iniciativa privada, y nosotros nos tememos que no solo al interés, sino que ese interés de la iniciativa privada puede acabar haciendo que esta determine cuáles son aquellas actuaciones a atender y cuáles no.

Hay una razón en particular que es la que más nos preocupa y a la que aludió también el señor Ayala en la comparecencia del señor Morlán, y por una vez y sin que sirva de precedente quiero decir que en eso coincido con él. Nos preocupa por varias razones: por transparencia, porque es fundamental disponer de esa información para poder evaluar objetivamente si se están cumpliendo los compromisos o no; y por control democrático. Voy a intentar explicarme.

Probablemente la ley más importante que cada año discute esta Cámara, que es la depositaria de la soberanía popular, es la ley de presupuestos, y discutiéndola, presentando enmiendas y votándolas estamos definiendo cuáles tienen que ser las prioridades en la atención de las políticas públicas. Si todo se deriva a la colaboración público-privada, esto, que es algo fundamental en el funcionamiento de un sistema democrático, queda sustraído. Por tanto, permítame que introduzca estas reflexiones, y en ese sentido —para no traicionar lo que dije al principio sobre mi voluntad de ser extraordinariamente escueto y breve— una de las preguntas que le quería formular es cuándo dispondremos de un conocimiento detallado de ese plan de colaboración público-privada en lo que afecta a la actuación del eje troncal de conexión del AVE con Galicia. Usted ha dicho en su primera intervención que tan pronto estén concluidos los

informes de cada proyecto seremos informados y nos los explicará con detalle, y espero que con rigor. Si nos pudiese anticipar que plazos temporales maneja, mejor que mejor. Me gustaría formularle otras dos preguntas. La primera es si usted considera que las actuaciones en curso en el tramo Lubián-Ourense y en aquellos tramos que no se van a derivar a la colaboración público-privada no están en condiciones de absorber más de los 87 millones de euros presupuestados, porque, si no me confundo, en la proyección que su Gobierno en la ley de presupuestos del año 2010 se contemplaba una inversión sensiblemente superior y en la propia programación plurianual otra sensiblemente superior para los años 2012, 2013 y 2014. Me gustaría que nos aclarase este extremo. La segunda y última pregunta es si está usted en condiciones de informarnos con un mínimo detalle sobre cuál es grado de ejecución en estos momentos de lo presupuestado para 2010 entre Lubián y Ourense, porque ese es otro dato imprescindible para poder hacer una valoración objetiva de los planes de su ministerio y de si se están cumpliendo los compromisos.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, en nombre del Grupo de Convergència i Unión su portavoz, señor Macias, tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU:** Agradezco la presencia de la secretaria general de Infraestructuras y presidenta de Seittsa, a quien damos la bienvenida en nombre del Grupo de Convergència i Unió. Tengo que formularle unas cuantas valoraciones, preguntas y reflexiones. En primer lugar, le pediría a la señora secretaria general de Infraestructuras que nos hiciera una valoración sobre el cumplimiento de la disposición adicional tercera del Estatut de Autonomía de Catalunya, porque según varias fuentes —hoy mismo la Cámara de Comercio de Barcelona— se imputa un retraso de 2.000 millones en el cumplimiento de esta ley. Desde este punto de vista, señora secretaria general, nos preocupa mucho el bajo nivel de ejecución de la obra pública en Cataluña. El año en curso, según sus previsiones, en Cataluña no se van a ejecutar 959 millones, que aproximadamente es un 27 por ciento de la inversión prevista. Es una cifra importante, pero es aun mayor en Seittsa. Según un documento presupuestario —no tenemos más, nos lo tenemos que creer—, según los Presupuestos Generales del Estado, Seittsa tiene que invertir en Cataluña 505 millones en el año 2010 y su previsión de ejecución es de solo 139 millones, es decir una ejecución de menos del 30 por ciento. Usted hablaba de ejecuciones de un 83 ó 97 por ciento en el conjunto de Seittsa. Me gustaría saber si hay alguna razón por la que en Cataluña la ejecución sea tan escandalosamente baja. Desde otro punto de vista, nos gustaría conocer, señora secretaria general, el desglose de las inversiones que tienen ustedes previstas en el documento del Ministerio de Fomento —está colgado en la web—, en el que habla de ferrocarriles y actuaciones. Está publicado en las páginas 15 y 17 exactamente: actuaciones, proyecto de presupuesto, corredor mediterráneo, 1.684 millones. Hay una serie de epígrafes: Tarragona-zona frontera francesa, Papiol-Mollet, Castellón— Vandellós, Levante-corredor mediterráneo, Murcia-Almería, Murcia-Cartagena y Almería-Algeciras. Nos gustaría que nos mandara —lógicamente no hoy— el desglose de cada una de estas consignaciones para conocer el alcance de las actuaciones en el corredor mediterráneo.

Otro tema que nos preocupa muchísimo, señora secretaria general, es el retraso —que ya creo que es excesivo— en el pago de las expropiaciones. Hay un retraso absolutamente escandaloso y no acertamos a conocer el motivo. El hecho de que se demore en tres, cuatro o cinco años el pago de expropiaciones acordadas o algunas falladas por tribunales me parece fatal. No hay partidas o seguimos constriñendo y basando la austeridad en ellas, cuando en definitiva lo que hacen es perjudicar a un ciudadano. La expropiación es una institución muy importante que hay que proteger. Es una institución jurídica de un gran valor desde el punto de vista de la defensa del interés público, pero corre riesgos en los tribunales, como se ha visto, por la mala fama que tiene su ejecución. Si se tarda tanto tiempo en pagar no es expropiación, es simplemente una confiscación. Le pido, señora secretaria general, que se tomen esto muy, muy en serio, porque me da la sensación de que no es así. Le pido que nos informe sobre la cifra de expropiaciones pendientes reales que hay, no de aquellas que se disimulan en varios epígrafes, así como del ritmo de pago. Esta es una información muy importante y me gustaría que ustedes focalizaran la atención en esta cuestión que no es, repito, menor.

Desde el punto de vista de petición de información —si no nos lo puede facilitar hoy lo solicitaré por escrito—, en los presupuestos generales, dentro de Seittsa, hay una serie de epígrafes genéricos, y nos gustaría que usted nos mandara el convenio en el que se basan. Concretamente, hay uno que dice: Convenio ADIF-Red de titularidad estatal, con una partida de coste total de 250 millones, y de 66 millones en el año 2011. No sabemos a qué responde y en la documentación presupuestaria no existe. Por tanto, solicitamos este convenio. Asímismo, hay otro epígrafe que habla de un nuevo convenio ADIF-red convencional, por un total de 106 millones en Barcelona, 103 en Girona, etcétera, del que también solicitamos este convenio, que debe tener reflejo en todas las provincias. Otro epígrafe, que se denomina Nuevo Ferrocarril, no sé en que consiste, pero es otro convenio con partidas en las provincias de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona y, me imagino, que en otras provincias del Estado. Por tanto, solicitamos que nos remita estos convenios para tener información fehaciente de adónde van los recursos públicos.

Otra preocupación, señora secretaria general, que sabe que compartimos, es el tema de la obra pública que, lógicamente se hace para los ciudadanos, pero tiene

efectos importantes sobre el mercado del trabajo a través de las empresas constructoras, que tienen instrumentos potentísimos para su defensa —el bueno de don David Taguas es un hombre poderoso que está al frente de una organización poderosa y se sabe defender—, pero hay otros segmentos, como las consultoras, que es un sector importante, de nueva economía, de economía del conocimiento, muy desarrollado, que están en alto riesgo de verse afectadas fuertemente por la crisis. Tienen un trabajo que hacer, que es adecuarse y ajustarse. Me gustaría conocer también si en los presupuestos generales para el año que viene, más allá de las partidas previstas para ejecución de obra, las hay para contratos de proyectos. En cualquier caso, la continuidad de la obra pública, con cifras tan relevantes como la que usted está relatando, hace necesaria una buena aportación de este sector. Por tanto, nos gustaría conocer su apreciación en este sentido.

Señora secretaria general, le tengo que pedir unas cuantas cosas puntuales. Evidentemente, si ahora no está en disposición o si vamos mal de tiempo respóndalas por escrito y se lo agradeceré. En primer lugar, se trata de una obra de estas que incomprensiblemente ha sufrido un retraso muy importante de cuatro años, según el propio ministerio, que es el cuarto cinturón en Barcelona en el tramo Olesa-Vila de Cavalls, que además es una obra a medio hacer con elementos de una gran peligrosidad. Por tanto, le pediría los motivos causantes del retraso en esta obra tan importante que ha sido peor de lo que nos decía el señor ministro. El señor ministro decía de uno a cuatro años, pues bien, a estos les ha tocado el gordo, cuatro años. También le pediría que nos confirmara una información del conseller de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya según la cual la variante de Olot de la N-260 a la A-26 va a estar en servicio el año 2014. También le pediría información relativa a la A-27 en el tramo Valls-Montblanc anunciado como de rescisión del contrato. Sin embargo, hay algunas informaciones que le hacen llegar concretamente al señor alcalde de Montblanc de que no se ha rescindido y que se estudia su posible continuidad, esto sería una buena noticia pero estaría bien poderlo conocer. Una preocupación en Girona es la suspensión sine die en la N-II conversión en A-2 del tramo Masanet-Tordera, que es un tramo en túnel. Sé que se había estudiado hacerlo dentro del plan en inversiones extraordinarias, parece que esto se ha descartado y nos gustaría saber si esto significa que a esta también le ha tocado de momento estar en el limbo de los justos.

Un tema menor pero importante a nuestro juicio es que algunos de los compromisos presupuestarios del año pasado, por ejemplo, Cardedeu o estación de Vilassar de Mar, no se han cumplido. A nosotros cuando hacemos un pacto nos gusta que sean pactos entre caballeros y como sabemos que ustedes son caballeros o señoras, señoras y caballeros, no nos gusta lo que nos dice el ministerio, que parece que no estén dispuestos a cumplir algunos de estos pactos refrendados por la mayoría del Parlamento. Quiero mostrarle mi preocupación por el tema de Moncada, por el del soterramiento de Sant Feliú, por el soterramiento de la línea convencional en Girona con una gran incógnita: Si soterramos las dos líneas por dónde van a pasar las mercancías peligrosas. Este es un tema a resolver. Aquí detrás está el bueno del señor Cachafeiro, que quiere pasar trenes de mercancías. No sé cómo lo hará. También quiero pedirle mayor sensibilidad con temas de seguridad. Aquí también está el señor Aureliano López Heredia, que sabe algo de Lleida, hay una obra de seguridad vial estricta que en cualquier país ya estaría hecha que son las rotondas de la N-240 en Juneda, donde hay un ritmo regular de un muerto cada tres meses y donde nadie comprende por qué una obra menor no se ejecuta. Me parece absolutamente incomprensible y lamentable. Le pido que usted personalmente tome cartas en este asunto porque hay cosas que son de pura decencia personal.

Finalmente, usted ha dicho que el día 13 se van a Valencia con el nuevo AVE. Felicito al ministerio, creo que está muy bien. Personalmente creo que esta va a ser una línea con un gran porvenir, con grandes posibilidades y si se gestiona bien va a tener un gran éxito, no dudo de que el estudio de impacto económico va a ser positivo. Quiero decir simplemente dos cosas. Está bien que el equipo ministerial se vaya de viaje pero que inviten a algún diputado. No lo digo por mí porque no podré ir pero a lo mejor algún diputado de Valencia o Cartagena se apunta al evento. **(Risas.)** También, si me permite, en el mismo tono le diré que el ministerio ha hecho estos estudios de impacto económico de esta línea de alta velocidad entre Levante y la capital del Reino. Lo ha tenido que hacer el Gobierno, como ustedes llaman, de la nación. Otro corredor que pasa también por Cartagena, Murcia, Alicante, Valencia y Castellón es el corredor mediterráneo…

El señor **PRESIDENTE:** Señor Macias, vaya terminando. Tiene un minuto.

El señor **MACIAS I ARAU:** Voy acabando. Este estudio no lo ha hecho el Gobierno porque ya lo han hecho las propias entidades locales, las cámaras de comercio de Murcia, de Valencia, de Barcelona, y ha salido muy positivo. Sin embargo, ustedes no se lo deben creer porque retrasan la conexión entre lo que llamamos euromed y la alta velocidad en el Camp de Tarragona a mi parecer de forma incomprensible. Le pido que reconsideren esta cuestión. Disculpen por la enumeración excesiva de temas, pero creo que su presencia aquí justifica que nos pueda informar de algunos de estos temas.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señora Rodríguez-Piñero, secretaria general, por su compare-

cencia y sus datos. No quisiera repetir las cuestiones que he señalado anteriormente y a alguna de las cuales usted ha pretendido dar respuesta. Haré alguna puntualización. Sí me gustaría señalarle que al final de su intervención, una intervención muy pedagógica, usted nos dice que no es momento de criticar. Nos aconseja que no critiquemos y que veamos la obra pública. Deje que seamos nosotros los que digamos si tenemos o no que criticarle porque, con todo mi respeto y además también mi consideración, hay cosas que no se sostienen. Hay cuestiones en las que vemos que hay unas clarísimas deficiencias por parte del Ministerio de Fomento, en el cual quiero significar que usted tiene una responsabilidad importantísima y es la del modelo financiero. Entonces, no está aquí compareciendo una secretaria general al uso, no; está compareciendo la responsable de todo el modelo financiero del Ministerio de Fomento, con un puesto creado ad hoc por el nuevo ministro y después de año y medio vemos que ese modelo financiero no está cuajado. Voy a intentar ser cortés y dejarlo ahí. Es un modelo que no está cuajado. Por lo tanto, no es aplicable y mucho menos exportable y evidentemente nos supone un colapso en la situación de las infraestructuras, en la situación de la inversión rentable o productiva en lo que se refiere al Ministerio de Fomento, señora secretaria general. Por lo tanto, vayamos adonde tenemos que ir que es a ver qué tenemos que modificar de la ley de presupuestos, que es en lo que estamos y lo que nos ocupa en este momento. Porque al Partido Popular le interesa, le ocupa y le preocupa la cuestión del trabajo, de la creación de puestos de trabajo. Pero si estamos dejando caer la empresa y si no somos capaces de darle trabajo a las empresas que tienen no solamente sus compromisos asumidos y adquiridos sino que también tienen personal adecuado al cumplimiento de esas obras —algunas de ellas ya adjudicadas y que no pueden seguir haciendo—, evidentemente no solo nos valdrá el tema del trabajador sino también nos valdrá el tema de la empresa.

¿Por qué le digo esto? Con todo mi cariño, usted ha hecho aquí esta tarde una justificación del recorte que francamente creo que hace aguas. El recorte está justificado en el Ministerio de Fomento porque tenemos buenas infraestructuras e internacionalmente estamos mejor que otros y, por lo tanto, tenemos que dedicamos a otras cuestiones como es la formación de personal y como es la I+D+i. Pues mire, doctrinas, no. No se puede venir aquí a establecer cuáles son los criterios doctrinales a la hora de ver la inversión rentable y que genera empleo. Déjeme que le diga que precisamente usted está tirando por la borda que hay un 59 por ciento de retomo fiscal de la inversión que se hace en infraestructuras; usted está tirando por la borda que entre 14 y 17 puestos de trabajo se crean con la inversión de cada millón de euros; y, desde luego, está usted tirando por la borda la diferencia entre las políticas de oferta y demanda que usted conoce; pero, sobre todo, está usted tirando por la borda las previsiones de las empresas que tenían una relación jurídica con el Ministerio de Fomento, que tenían unas previsiones de pago de suministros y de pago de subcontratas, que tenían unas plantillas adecuadas con la ejecución de una obra en 24 ó 36 meses y que de pronto se ven sometidas o a una dilación en 24 ó 36 meses más o a la suspensión de las obras. Por tanto, señora secretaria general, que frente al exterior tengamos buenas infraestructuras es seguir diciendo que nuestra crisis no tiene una raíz española y que el origen lo tiene nada más que en la crisis internacional. No, no. Por favor, no justifiquemos más el recorte en nuestras infraestructuras existentes porque estamos parando contratación efectuada. Y ahí hay cosas que son de sentido común, aquí sí que se puede hacer pedagogía. El Ministerio de Fomento está haciendo, sin consecuencias, lo que a cualquier particular le acarrearía el embargo de sus bienes, que es no atender a los contratos f i a d o s para la ejecución de una obra de la naturaleza que sea. Por tanto, estamos en algo bastante más serio, algo bastante más trascendente que decir que hemos optado, por nuestra magnífica situación comparativa internacional, por el I+D+i en lugar de la inversión rentable. Vamos a dejar las cosas en su sitio y esa es la razón por la que le digo que no criticar es bastante difciI; que esto sea elemento de no crítica es bastante dificil. Mucho más cuando además estamos viendo unos presupuestos y que, como ha dicho el señor Fernández Ordóñez, tendrán ustedes un plan B. Qué curioso que a mediodía de hoy ha resultado que el Fondo Monetario Internacional acaba de tirar al suelo los presupuestos del Gobierno de España. Ustedes han hecho unos presupuestos con una previsión de crecimiento del 1,3 y el Fondo Monetario Internacional acaba de decir que España el año que viene solo va a crecer el 0,7 por ciento, es decir, prácticamente la mitad de lo que ustedes decían. Me parece que hay que replantearse más seriamente esto y me parece que ya estamos aquí hablando de unos presupuestos que nacen desequilibrados y que dificilmente podrán ayudar a la supresión del déficit.

Dicho eso, señora secretaria general, en las materias de su responsabilidad —luego hablaré concretamente de Seittsa—, por modo de transporte, usted tiene una dificil papeleta, porque si es verdad que los ferrocarriles bajan el 44,18 por ciento, las carreteras lo hacen en un 58,84, en lo que es nueva infraestructura, pero en lo que es, como he dicho antes también, conservación y explotación de carreteras, baja un 13,74 y seguimos insistiendo en nuestra atención a la seguridad. Hoy vuelve a haber en la N-II y en la N-232, que no es de mi región, que es de Aragón, un muerto y dos heridos nuevamente en un tramo sin desdoblar después de estar no sé cuánto tiempo prometiendo por parte del ministerio que se iba a atender la seguridad de tramos como este. Le puedo poner otros ejemplos, pero le he puesto este porque sale en la prensa de hoy. Por tanto, aquí la seguridad es importante.

Voy a hacer una referencia concreta, como no podía ser de otra manera, al Plan extraordinario de infraes-

tructuras. En el Plan extraordinario de infraestructuras no creo que usted avale las palabras que acaba de decir el subsecretario, que es un instrumento compensatorio de la falta de inversión pública. Tengo que recordar que esto no nació con los recortes del mes de mayo, esto nació en noviembre del año pasado, esto era un impulso del Ministerio de Fomento, paradójicamente a instancias del Partido Popular, de que se hiciera un plan extraordinario de participación público-privada que ya habíamos incluso apuntado en la primera comparecencia del ministro Blanco. Por tanto, ojo, el Plan extraordinario es algo que debía estar cerrado el 7 de abril, cuando lo presenta el presidente del Gobierno, y que ahora parece que es un instrumento compensatorio de los recortes. No, no nos vayamos ahora a creer esos argumentos. Pero, sobre todo, señora secretaria general, ¿por qué se nos vende un plan, insisto, por el presidente del Gobierno pero antes por el ministro, el 7 de abril, un plan que usted ahora dice que no tenía ni el modelo financiable ni los elementos presupuestarios necesarios para el cómputo de sus inversiones ni por supuesto las condiciones de los pliegos ni siquiera la forma de la sociedad concesional? ¿Por qué se vende un plan que no tiene cimientos? Señora secretaria general, discúlpeme, para tener un plan publicado, una planificación de invertir, tiene usted que tener por un lado los proyectos —y hasta ahora tenemos una relación—, por otro lado tiene usted que tener el modelo financiero —que no lo tenemos—, por otro lado tiene usted que tener la articulación de cuál va a ser la inversión con el modelo financiero y el vehículo, y ahora nos enteramos que todo eso lo tenemos sin cerrar, y se presenta el 7 de abril. Son palabras de usted. No tenemos ni una cosa ni la otra. Hoy nos dice usted que con el BE! tienen ustedes ya firmados y suscritos 2.100 millones de euros; si no me equivoco, y estamos hablando de 17.000 millones de inversión, el 12,35 por ciento. Y el ICO, que tiene garantizado el 30 por ciento. Es el 42,35 por ciento, nos falta el 57,65 por ciento. ¿Van a financiar las empresas el 57 por ciento? Según mi información, no. Porque, señora secretaria general, el resto de la banca, BEI e ICO, con este documento no estamos financiando nada. Aquí la Asociación Española de la Banca habla de que cada proyecto, que no tenemos, cada obra, cada empresa, tendrá que tener no solamente el tipo de interés sino también las garantías que serán determinadas por los bancos financiadores con arreglo a su práctica habitual. Por tanto, seguimos hoy en día —hay que decirlo— anunciando ocho obras para 2010, parece que dos son inmediatas, la Zamora-Benavente y la de Aranjuez, pero el resto. Señora secretaria general, creo que tenemos que ser más sinceros o por lo menos tenemos que decirles a los españoles si efectivamente el año que viene vamos o no vamos a poder inyectar dentro de nuestra economía esa cantidad de dinero para ayudar a crear empleo o, por el contrario, estamos propiciando una situación en la que se va a seguir perdiendo empleo.

Voy a terminar con dos cuestiones, agradeciendo la generosidad del señor presidente, como siempre, con este diputado. En primer lugar, Seittsa, que es de su responsabilidad y que cae para este año el 40,07 por ciento según el modelo que usted misma ha justificado aquí. Pero luego hay unas cuestiones interesantes. En primer lugar, con independencia de la doble cuantificación del capítulo 8 por un lado más luego las propias inversiones de Seittsa, ADIF o de quien corresponda, usted justifica aquí el porcentaje de ejecución acumulada. Mire, el historial de Seittsa en cuanto a ejecución presupuestaria no es el que puede permitirle a usted hacer ese porcentaje de ejecución acumulada. El primer año era 2006, acababa de nacer y dejó de ejecutar el 67,78 por ciento de su presupuesto —bien es verdad que eran 66 millones de euros y no tenía importancia—; en el ejercicio 2007 dejó de ejecutar el 25,60; en el ejercicio 2008 solo dejó de ejecutar el 9,55. Era una sociedad que estaba funcionando, en marcha, no tenía esa dificultad que a usted le ha permitido acumular. ¿Qué pasa? Que ya llegamos al ejercicio 2009 y, cuando en 2008 solo había dejado de ejecutar menos del 10 por ciento, deja de ejecutar el 44,80 —otra vez vuelve a un problema de gestión importantísimo—, y en 2010 estamos con el 42,83 por ciento. Por tanto, no confiemos en la inversión que se produce a través de un instrumento que ustedes crearon porque era la panacea universal para permitir tener una flexibilidad y una inmediatez en la gestión y en la ejecución de obra pública, porque la gestión de esta sociedad, que podía haber continuado con su ritmo alcanzado en el año 2008, ha caído estrepitosamente. Seittsa tendrá que replantearse seriamente si puede continuar con este modelo que ha abordado o tendrá que cambiar radicalmente. Yo le pido expresamente que me haga una reflexión sobre esto.

Por último y de verdad, el año pasado —usted lo ha recordado antes y es verdad, comparecimos también el 6 de octubre, pasamos este magnífico día que estamos pasando hoy de la misma manera— usted nos dijo que se complacía en anunciar la solución de las autovías de primera generación y en poder solventar el tema de las expropiaciones de las radiales. Le recuerdo que los grupos parlamentarios le ayudamos, y volveremos a hacerlo si hace falta, con los créditos participativos y con la solución tanto de primera generación como de las radiales. Hoy en día no se han solventado y tenemos todavía créditos. No voy a repetir las palabras del señor Macias, pero en cuanto a las expropiaciones le solicito el mismo tipo de explicación, porque creemos que no es vendible, no es una gestión de la que podamos enorgullecernos que, después del trabajo que costó la incorporación de los créditos del año pasado en el presupuesto, no se hayan gastado, y sobre todo la previsión para el año que viene, porque, si no me equivoco, hay una previsión de 134 ó 135 millones de euros para el año que viene que creemos que no van a dar cumplimiento en ningún caso a los problemas que se han planteado a las empresas con el tema de la primera generación y de los

desequilibrios en las autopistas de peaje, al margen de las expropiaciones, que es el segundo elemento que las paraliza. En el Congreso no somos ajenos a que parte de la confianza empresarial para abordar el Plan extraordinario de infraestructuras depende de que puedan tener una solvencia o una situación equilibrada con la que actualmente tienen las concesiones en curso. Eso es básico.

Para terminar, de verdad, morosidad. No vemos en ningún sitio de todo el presupuesto que se haga una referencia al cumplimiento por parte del ministerio de la Ley de Morosidad en la que tanto empeño hemos puesto, cuyo incumplimiento por parte de la Administración pública tanto perjuicio puede causar. No voy a entrar aquí en si empresarios principales, empresarios subcontratistas o terceros empresarios. La Ley de Morosidad aprobada en estas Cortes Generales incide directamente en la ejecución de obra pública y en cuál vaya a ser la viabilidad de nuestras empresas. No he visto, insisto, ni un solo apartado en todos los programas del ministerio que hable del cumplimiento de la Ley de Morosidad, que me parece fundamental.

Disculpe por la extensión. Espero su respuesta.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Carlos González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** En primer lugar quisiera saludarle y darle la bienvenida a esta Comisión en nombre del Grupo Parlamentario Socialista. Sabe usted que para nosotros supone una gran satisfacción recibirla en esta Cámara y sabe también que los diputados y diputadas socialistas conservamos un magnífico recuerdo de usted y de su trabajo en esa etapa. Lo digo con tanta sinceridad como afecto. Queremos felicitarle por su exposición, que consideramos interesante y brillante, y por su valiosa tarea al frente de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, reconocida por todos —reconocida en muchas ocasiones por el propio ministro de Fomento—, excepto por el señor Ayala.

Permítame que comience mi intervención expresándole nuestra coincidencia general con el que ha sido su planteamiento de fondo, el que usted ha realizado, y particularmente con su reflexión sobre la elección adecuada del ajuste. Compartimos con usted que el ajuste presupuestario realizado contribuye a fomentar la confianza en la economía, y eso en este momento es enormemente positivo para nuestro país, y compartimos con usted que se ha elegido bien dónde focalizar, a dónde dirigir el grueso del ajuste, como usted decía. No se trata de una cuestión de doctrinas, como ha dicho el señor Ayala, sino de una cuestión de modelo y de opción o de alternativa política. Para nosotros —usted lo ha planteado— es básico preservar la política social; es básico en este momento de dificultad para el cambio de modelo de crecimiento fomentar la inversión en I+D+i y es básico fomentar y favorecer en estos momentos la formación de capital. Por tanto, compartimos plenamente la reflexión con la que usted comenzaba su intervención.

Permítanme que también de modo general exprese en el comienzo de mi intervención la enorme distancia con el enfoque que ha realizado el portavoz del Partido Popular, que, a juicio de este grupo y de este portavoz, ha estado más cercano al terreno de la demagogia y de la crítica fácil que al terreno del argumento sólido y consistente. Déjeme que le diga que este grupo considera que, pese a las dificultades que se han ido desgranando a lo largo de la distintas comparecencias esta mañana, consideramos que estamos ante un buen presupuesto, que a la vez es plenamente consecuente con el objetivo del Gobierno de reducir el déficit público y al mismo tiempo es coherente con el objetivo de seguir apostando por la inversión en infraestructuras como medio para favorecer la reactivación económica, para impulsar el cambio de modelo productivo y para seguir trabajando, algo que este grupo considera muy importante, en pro de la vertebración y de la cohesión del territorio.

Como ha dicho esta mañana el señor Morlán, se trata de un presupuesto perfectamente adaptado a las necesidades de la economía, y quiero reconocer —y considero que es justo hacerlo— que han conseguido ustedes, el equipo del Ministerio de Fomento, encontrar ese difícil punto de equilibrio entre dos objetivos teóricamente contrapuestos, o al menos entre dos objetivos muy difíciles de armonizar, eso que esta mañana el portavoz del Grupo Socialista, señor Simancas, definía como esa difícil misión que el equipo del ministerio ha conseguido resolver de forma inteligente: conjugar la reducción del déficit con mantener altos niveles de inversión productiva, que es una clave para la salida de la crisis, o mejor dicho, que son dos claves esenciales para la salida de la crisis. Las cifras y las políticas de gasto a las que usted se ha referido y que nos ha trasladado significan para este grupo apuesta por el desarrollo sostenible, mejora de la competitividad de las empresas, respeto por el medio ambiente y —le damos mucha importancia— creación de empleo, porque invertir 13.600 millones de euros, diga lo que diga el Partido Popular, diga lo que diga el señor Ayala, no es tirar por la borda absolutamente nada, sino apoyar a nuestro tejido empresarial y contribuir a crear empleo. A mí me surge la duda de si los 13.626 millones de euros no van a producir retornos, que es lo que parecía que decía el señor Ayala, o si cada millón de euros de estos 13.626 que se van a invertir no van a generar esos 16 puestos de trabajo a los que hacía referencia. Evidentemente que sí, evidentemente que esos 13.000 millones de euros, que esos 2 billones de pesetas largos van a producir retornos, van a generar empleo y van a apoyar a las empresas del sector. Déjeme también que le diga, señora secretaria general de Infraestructuras, que nosotros en estas cifras que usted ha desgranado y en las políticas de gasto a las que se ha referido hemos visto la expresión contable de los objetivos de un gobierno que, pese a las dificultades económicas, continua apostando con mucha responsabilidad

por la modernización de las infraestructuras del país como un medio, como un instrumento para impulsar la mejora de la competitividad de la economía española.

Tengo que decirle, porque esta mañana se ha menospreciado por el portavoz del Grupo Popular —en esta segunda intervención no lo ha hecho—, que valoramos sobremanera el esfuerzo de austeridad y de eficiencia que está realizando el Ministerio de Fomento. En consecuencia, consideramos muy positiva la reducción del gasto corriente y de los gastos de personal que ya se ha realizado —lo decía antes el señor subsecretario en su intervención— así como que se ha proyectado para los próximos cuatro años que, si no he entendido mal esta mañana, son más de 1.300 millones de euros. Un esfuerzo, permítame que lo diga en clave política, del que algunas de sus señorías deberían tomar muy buena nota para exportar a comunidades autónomas en las que se recorre precisamente el camino inverso, se dispara el gasto corriente y se contrae la inversión, como sabemos que está ocurriendo, como ha demostrado esta mañana el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Simancas, en comunidades como Madrid, la Comunidad Valenciana, la Comunidad de Murcia o Galicia, donde, como digo, se dispara el gasto corriente y se reduce la inversión.

Quiero también señalar que es importante poner en valor el extraordinario esfuerzo inversor que se viene realizando de forma sostenida en el tiempo. En la última década, desde el año 2000, pero singularmente desde 2005, desde los primeros presupuestos aprobados y ejecutados por el Gobierno del señor Zapatero, por el Gobierno del Partido Socialista. Se ha hecho referencia a ello esta mañana, pero desde mi grupo queremos enfatizarlo. La inversión media del periodo 2005-2008 ha registrado un crecimiento del 35 por ciento con respecto a la inversión del periodo 2001-2004. Lo ha dicho el señor Morlán esta mañana, pero nosotros consideramos que esa es una cuestión determinante. Ese esfuerzo inversor adicional aportado por el Gobierno del Partido Socialista ha permitido incrementar considerablemente el *stock* público de infraestructuras de nuestro país. Esto nos permite hacer la reflexión que hacía usted al principio de su intervención, eso nos permite en este momento acomodar la inversión en infraestructuras a esta coyuntura difícil. Sin embargo, a nuestro juicio, hay más datos relevantes para valorar políticamente el presupuesto del ministerio de Fomento y el esfuerzo inversor ejecutado en estos últimos años. Ha hecho usted referencia a ello, señora secretaria general, ese dato importante viene del exterior, pero desde mi grupo también queremos resaltarlo. Nos referimos al esfuerzo inversor en términos de producto interior bruto comparado con otros países, que en datos de 2009, según la gráfica de la que se hablaba anteriormente y que figura en la página web del Ministerio de Fomento, según ese documento, España ha invertido en infraestructuras el triple que Estados Unidos en 2009; más del doble que el gigante alemán en 2009 y señalaba usted que también más que Francia y otros países de nuestro entorno. Se ha hecho, por lo tanto, un esfuerzo ingente, se ha realizado un esfuerzo extraordinario. Aun en este momento de extraordinaria complejidad se está realizando un esfuerzo del 1,3 por ciento del producto interior bruto, muy superior —como también se ha señalado hoy y queremos subrayar— al 0,8 que se realizaba en el periodo 2000-2004. Todo ello en un contexto económico diametralmente opuesto a este.

Es indudable, señorías, que la exigencia de austeridad para cumplir los objetivos de déficit comprometidos por el Gobierno suponen una minoración de la capacidad inversora del Ministerio de Fomento para este ejercicio. Aun así, este grupo considera enormemente positiva la inversión presupuestada en 2011, que en su conjunto —antes hacía referencia a ella— supone 13.626 millones de euros, 9.585 asignados a su sección concretamente, y que sigue siendo, se diga lo que se diga, se intente minusvalorar o se intente devaluar, notoriamente superior a los 10.000 millones de euros invertidos en el periodo 2000-2004 por el anterior Gobierno. Era una cifra muy importante esa inversión media de 10.000 millones de euros, pero nadie puede poner en duda que estos 13.626 son mucho más, son una cantidad sustancialmente mayor y, subrayo, en un momento económico diametralmente opuesto.

Quiero también hacer referencia, señorías, señora secretaria general de Infraestructuras, como no podía ser de otra forma, al tan traído y llevado por el señor portavoz del Grupo Popular Plan extraordinario de infraestructuras de colaboración público-privada. Nosotros lo vamos a decir sin tapujos, lo ha dicho antes el señor subsecretario, se ha dicho por parte de otros intervinientes y no le buscamos tres pies al gato: complementa la capacidad inversora del ministerio, no hay que darle vueltas a esa cuestión. Sin duda alguna, este ejercicio y el siguiente va a ser una herramienta fundamental para conseguir el equilibrio entre la necesaria ejecución de obra pública y esa vital reducción del déficit público de la que estamos hablando. Lejos de ser un instrumento penoso, se ha utilizado este calificativo esta mañana por parte del portavoz del Grupo Popular **(El señor Ayala Sánchez hace signos negativos.),** se refería al Plan extraordinario de infraestructuras —está en el «Diario de Sesiones»—, es una opción inteligente y que va a ser socialmente muy útil. No le dé usted muchas vueltas, señora secretaria general de Infraestructuras, no se trata de ningún plan sin cimientos; usted ha dejado muy claros cuáles son los cimientos del plan, cuál es su trayectoria y cuál va a ser su conclusión. Si algunos no lo han entendido o si algunos no lo quieren entender, es su problema. Pero estos que califican como plan sin cimientos este plan que ya tiene obras asignadas, este plan que se va a convertir en ejecución de obra en 2011 y en 2012, estos que llaman plan sin cimientos, presentaban planes de infraestructuras con cuatro fotocopias en blanco y negro, ni siquiera a color, y recorrían España vendiendo infraestructuras por doquier que luego jamás se ejecutaron, como todos bien sabemos.

Dicho esto, quiero hacer una referencia a la alta velocidad, a la inversión en ferrocarril. Usted ha hablado de ello, sé que en la comparecencia del pasado año se habló de ello, se ha hablado del AVE a la Comunidad Valenciana, no puedo pasar por alto mi condición de valenciano del sur, mi condición de alicantino, y quiero poner en valor y expresar la satisfacción del Grupo Parlamentario Socialista porque su compromiso del año pasado en esta Cámara en su primera comparecencia de poner en servicio 513 kilómetros de alta velocidad se ha cumplido rigurosamente. La actuación más destacable dentro de esos 513 kilómetros es esa a la que usted hacía referencia y que yo no quiero dejar de nombrar, la alta velocidad, el AVE a Valencia, pasando por Cuenca y pasando también por Albacete, un compromiso que mi grupo celebra que se vaya a hacer realidad el próximo 18 de diciembre. Déjenme que les dé dos razones muy en clave valenciana, celebramos que este compromiso de la alta velocidad se haga realidad, como hemos celebrado que se hayan hecho tantos otros en estos años de Gobierno del señor Zapatero y del Partido Socialista, y lo celebramos porque supone dar respuesta, señorías, a una expectativa y a una necesidad de los valencianos y valencianas y porque sin duda alguna va a tener una importante repercusión, importantes beneficios económicos y sociales para el conjunto de la Comunidad Valenciana. Eso desde la perspectiva del interés general, pero también desde la perspectiva política celebramos que se ponga en marcha y que el AVE llegue el 18 de diciembre a la Comunidad Valenciana, porque supone el cumplimiento de una promesa del presidente Zapatero, de un compromiso difícil de contraer y difícil de llevar a la práctica, ya que cuando el señor Zapatero llegó al Gobierno el grado de ejecución de obras del AVE a la Comunidad Valenciana, el corredor más importante y más caro de España —912 kilómetros, 12.300 millones de euros de inversión—, el corredor al que parecía que el Partido Popular prestaba más interés que a ningún otro, resultó tener un nivel de ejecución cercano al 1 por ciento. Por eso subrayo y pongo en valor el compromiso valiente del Gobierno de Zapatero, el compromiso valiente del Partido Socialista de decir que el AVE llegaría en 2010 a la Comunidad Valenciana y el compromiso cumplido que nos llena de satisfacción a los miembros de este grupo y que estoy seguro que a las señorías del Grupo Popular y al señor Ayala también. Hoy hemos oído con satisfacción que el AVE llegará en 2012 a Alicante —lo hemos vuelto a oír; el Gobierno sigue comprometiéndose— y en 2014 a Murcia, lo cual es una buena noticia para la Comunidad Valenciana y para la Comunidad de Murcia.

Señorías, quiero acabar con una reflexión general interesante; me gustaría entrar en muchas más cuestiones que se han dicho pero quizá me excedería respecto a la generosidad del señor presidente. Como decía, quiero acabar planteando la reflexión general de que con la llegada del Partido Socialista al Gobierno en 2004 comenzamos un periodo en el que se ha realizado una inversión en infraestructuras desconocida en nuestro país. No comparto la idea que se ha deslizado esta mañana de burbuja en materia de infraestructuras, pero es cierto que se ha mantenido un ritmo inversor frenético que nos ha permitido avanzar en la modernización de nuestra red de aeropuertos, en nuestra red de carreteras, en nuestra red de puertos y hemos avanzado a una velocidad inusitada. Esto es lo que indican los distintos presupuestos y lo que indica la realidad de nuestro entorno inmediato. El panorama económico ha cambiado —no voy a ser yo quien lo explique, lo saben sus señorías mucho mejor que yo— y es preciso que nos adaptemos a esta nueva realidad. Vivimos un momento complejo, con menos ingresos, con menos recursos disponibles para la inversión en infraestructuras y es el momento, como ha planteado con serenidad y con responsabilidad este Gobierno, de la austeridad, de la búsqueda de la eficiencia y de explorar esas fórmulas de colaboración público-privada. Ante esta situación, ante este nuevo contexto que estoy definiendo y que se concreta en el presupuesto que se está discutiendo hoy, se producen dos tipos de reacciones políticas. De una parte, la de quienes consideramos que el Gobierno hizo lo correcto en un primer momento, en esa fase expansiva de la economía española, y ahora sigue haciendo lo que debe y, en consecuencia, el Gobierno lo hizo bien, lo está haciendo bien y es merecedor de nuestro apoyo parlamentario y, de otra parte, la reacción de quienes hacen lo de siempre, rasgarse las vestiduras, olvidar su responsabilidad —la tienen porque gobiernan en muchas comunidades autónomas y no hay que olvidar que ejercer la oposición es también tener una responsabilidad importante en el futuro del país— y entregarse a la crítica fácil y, como hemos visto hoy, a ese terreno rayano en la demagogia y dicen una cosa aquí y la contraria en la sala de al lado; hacen una cosa aquí y totalmente la contraria allí donde gobiernan, una práctica, una forma de posicionarse frente a esta realidad que sin duda alguna resiente su coherencia.

En definitiva, señor presidente, acabo manifestando a la señora secretaria general que tiene todo el apoyo del grupo parlamentario, todo el respaldo y la valoración positiva del Grupo Socialista, porque este es un presupuesto, como se ha dicho hoy en repetidas ocasiones, adaptado a las necesidades de nuestra economía y porque, como ha dicho el propio Fondo Monetario Internacional que antes citaba el señor Ayala aunque se le olvidó una parte de la cita, desde una perspectiva más general no es que España esté haciendo las cosas bien sino que las está haciendo muy bien y está cogiendo el toro por los cuernos. Acabo con esta cita, le doy las gracias por sus explicaciones y al señor presidente por su benevolencia en el uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente la señora secretaria general de Infraestructuras y presidenta de Seittsa tiene la palabra para contestar a las preguntas formuladas.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITTSA** (Rodríguez-Piñero Fernández): Quiero dar las gracias a todos los portavoces de los grupos parlamentarios por lo interesante de su reflexión y por su tono.

Comenzaré por contestar al señor Jorquera. Usted ha trasladado una preocupación en relación con el Plan extraordinario de infraestructuras basada en el régimen concesional, respecto a que traslade determinadas cargas al futuro, así como respecto al peso de la iniciativa privada y la posible falta de control del sector público. Aunque luego contestaré al señor Ayala en sus reflexiones y sus críticas sobre el plan extraordinario, quiero contestarle expresamente a esta interesante cuestión y espero disipar las dudas que usted tiene.

En primer lugar, nosotros pensamos que estas infraestructuras van a ser disfrutadas por diferentes generaciones. Fíjense que además el periodo de vida útil de una infraestructura en carretera se considera en torno a los 30 años, en infraestructuras ferroviarias en torno a los 25, y con el nivel de conservación que llevamos a cabo, que es permanentemente, ese periodo es mucho más largo. ¿Tiene sentido que solo una generación financie algo de lo que se van a beneficiar todas las demás? ¿Tenemos que soportar nosotros única y exclusivamente el coste de la financiación de esas infraestructuras? La respuesta a la que hemos llegado es que no y precisamente por eso hemos apostado por ese régimen concesional, porque es más razonable que haya un reparto generacional. ¿Quiere eso decir régimen concesional para todo? No, hay infraestructuras en las que es más eficiente que se financien exclusivamente desde lo público y otras en las que es más eficiente que haya una participación del sector privado. En cualquier caso, comparto plenamente con usted la necesidad del control público, y eso se hace mediante el peaje por disponibilidad recogido en el modelo de sistema concesional que hemos establecido en el ministerio. Esto quiere decir que lo que queremos es la construcción de la infraestructura y la conservación y explotación en perfectas condiciones a lo largo de toda la vida útil de la misma, lo cual garantizamos con una serie de indicadores —cuando los vean entenderán por qué lleva tiempo— exhaustivos que miden todos los aspectos de la conservación y explotación y en el momento en que no se cumple con los estándares fijados hay penalizaciones. Eso requiere un control exhaustivo por la Administración del cumplimiento de esos indicadores, con lo cual comparto su temor y le digo que queda disipado porque nosotros tenemos el mismo y lo hemos pensado para que eso no ocurra. Apoyamos la iniciativa privada y apoyamos el control público. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Por otra parte, me preguntaba cuándo conoceremos detalladamente el plan de colaboración público-privada. He procurado ser rigurosa con el tiempo que tenía, lo que quizá me ha llevado a ser demasiado esquemática y no haber empleado el tiempo que se necesita para el desarrollo de todos los temas que he enunciado, pero sí le puedo decir que los proyectos los conocen ya, porque ha sido explicitado por el ministro en su comparecencia ante los medios para explicar los proyectos que iban a ir en los presupuestos —lo hizo previamente en la comparecencia de agosto para trasladarles cuáles iban en 2010— y allí dijo, por ejemplo, que el tramo Zamora-Lubián-Ourense iría al régimen de colaboración público-privada y se iniciaría su licitación en el año 2010. De los pliegos, que son los que regulan todas y cada una de las condiciones del régimen concesional, tendrán el detalle concreto de cómo son. Soy consciente —porque lo hemos trabajado mucho— de que sería descortés y no sería razonable que les trasladáramos sin más los pliegos, por lo que les haremos un buen resumen y, desde luego, los pliegos estarán a disposición de ustedes para que conozcan en detalle todas las características de todos y cada uno de los proyectos, con lo que antes de final de año su señoría conocerá con detalle el plan de colaboración público-privada del tramo Zamora-Lubián-Ourense.

También hacía usted referencia al nivel de ejecución de las obras por parte de Seittsa. Solo quería hacer referencia a que todo el tramo de la línea de Madrid-Galicia, Olmedo-Medina-Lubián-Ourense, es complicado verlo en el presupuesto porque está fragmentado entre la parte que ejecuta ADIF, la parte que ejecuta la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, la parte que se realiza a través de la plataforma, de vías, de instalaciones. Comparto con ustedes la dificultad de seguir los proyectos de inversión al tener diferentes instrumentos en los que localizarlos, pero le puedo garantizar que el compromiso que ha anunciado el ministro, que es la puesta en servicio en el año 2015, se va a mantener y para eso estamos trabajando todos. Con respecto al grado de ejecución, les recuerdo que he venido para presentar los presupuestos de 2011, y no es objeto de esta comparecencia la información respecto al grado de ejecución, pero con mucho gusto se la trasladaremos.

Con respecto al tramo Santiago-Ourense, quiero ratificar que con las dotaciones previstas podemos asegurar que la previsión de su puesta en servicio el año que viene será una realidad. Con esa perspectiva estamos trabajando y espero que lo podamos cumplir.

El portavoz de Convergència i Unió, el señor Macias, ha hecho referencia al cumplimiento de la disposición adicional tercera de Cataluña. Le puedo garantizar que en los presupuestos del Ministerio de Fomento se cumple escrupulosamente —como no podía ser de otra manera— con la disposición adicional tercera de Cataluña. Y le preocupa el bajo nivel de ejecución de obra pública en Cataluña. Esto me va a permitir responder a lo que ha comentado algún otro portavoz parlamentario con respecto a la ejecución. Tienen que comprender dos factores que influyen en este ejercicio. En la fecha actual los porcentajes de ejecución de que han tenido conocimiento

a través de la Intervención General en la obra pública son más reducidos que el año anterior, repito, por dos factores. En primer lugar, las condiciones meteorológicas tan adversas que hemos vivido a finales de 2009 y la climatología de principios de 2010, que provocó una ralentización en todas las obras que transcurrían en las comunidades autónomas más afectadas, y desde luego Cataluña fue una de las afectadas. En segundo lugar, tienen que entender que el plan de ajuste ha generado una incertidumbre también en los centros directivos del ministerio y hasta no saber exactamente cómo podíamos ajustar las disponibilidades presupuestarias a cada una de las obras trasladamos que fueran a ritmo más lento. Porque el Ministerio de Fomento lo que sí hace es pagar puntualmente las certificaciones y lo que no queríamos era generar ningún desfase como consecuencia de no tener el estudio del impacto del ajuste. Ese es un tema fundamental, porque nos separa de otras administraciones. En los medios de comunicación hemos podido ver todos que ante una situación de crisis algunas administraciones lo que hacen es no pagar y generar más tensiones financieras a las empresas proveedoras de esa administración. Nosotros, desde luego, no hacemos eso. Por cierto, señor Ayala, no hacemos referencia a la Ley de Morosidad, como tampoco hacemos referencia a la Ley de Contratos del Estado y como tampoco hacemos referencia a la Ley de Impacto Ambiental. Cuando presentamos los presupuestos no forma parte de ellos decir las leyes que cumplimos, aunque lógicamente las cumplimos todas. Hecho este paréntesis continúo con las cuestiones que planteaba el señor Macias. Ha hecho referencia a una serie de cuestiones que quedaban poco explicitadas en el anexo de inversiones de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres, en concreto al epígrafe genérico del convenio ADIF con la red de titularidad del Estado. En SEIT hay, por una parte, un convenio con ADIF para el mantenimiento de parte de las instalaciones de la red que es titularidad del Estado y que forma parte de los convenios financieros a los que antes hacía referencia, y hay un convenio específico para la red de cercanías de Cataluña, que está valorado en 250 millones de euros, que también es un convenio financiero porque lo ejecuta ADIF pero es la sociedad estatal la que lo financia, y que está desglosado en 125 millones de euros para la modernización de estaciones y 125 millones para la reposición y mejora de líneas. Son muchas actuaciones de pequeña inversión en cada una de ellas, pero que tienen una gran incidencia. Ahora no es el momento de detallárselas pero si usted está interesado en conocer todas y cada una de ellas, con mucho gusto se las haré llegar. También ha planteado una preocupación, que ha reiterado el portavoz del Grupo Popular y que yo comparto con ustedes: la referida al retraso excesivo en el pago de expropiaciones. Es verdad que ahora mismo, con el ajuste, se produce un retraso en el ritmo de ejecución de las inversiones y las expropiaciones forman parte de los proyectos de inversión. Es posible que les haya llamado la atención que en el anexo de inversiones de este año no viene la bolsa de expropiaciones como tal, como venía anteriormente. Esto es porque desde el punto de vista de la eficiencia en la gestión económica y contable he preferido que cada proyecto lleve asignada una cuantía para las expropiaciones que deben contemplar, igual que cada proyecto lleva asignada la cuantía correspondiente estimada para las asistencias técnicas y el control, vigilancia y seguridad de las obras. Por lo tanto, el hecho de que no figure como una partida no quiere decir que no esté contemplado que tengamos que ir pagando las expropiaciones. Pero es verdad que en ocasiones se han producido excesivos retrasos. Sí que estoy preocupada con este tema, al igual que todo el equipo del ministerio, y lo primero que estamos haciendo es estudiar un sistema más ágil en la gestión y en la tramitación de todo el tema de las expropiaciones. Ahora mismo esta descentralizado en diferentes centros y lo primero que estamos viendo es cómo establecer un mecanismo que nos permita ser, efectivamente, más ágiles en la tramitación y pago de las mismas.

Respecto a las obras en concreto que ha suscitado el señor Macias, como me está diciendo la presidenta que me dé prisa y usted ha hecho muchas preguntas, le contestaré después y le pasaré una nota por escrito. Y me ha encantado una cosa que ha dicho, y desde luego le vamos a dar gusto a usted y a todos los demás, por supuesto que invitaremos a los portavoces de todos los grupos parlamentarios de la Comisión y a los miembros de la Mesa a que compartan con nosotros el viaje de pruebas entre Motilla del Palancar y Valencia, no les quepa ninguna duda. También me pidió el detalle del desglose del corredor mediterráneo, pero haré lo mismo, le pasaré la respuesta por escrito en aras del tiempo.

Respecto a las cuestiones suscitadas por el portavoz del Partido Popular, quizás en aras de la brevedad en mi intervención inicial he sido tan escueta que posiblemente no me haya podido explicar y no me hayan entendido. Desde luego, en ningún momento he pretendido que ustedes no critiquen lo que tengan que criticar, lo que he tratado de decirles en mi reflexión final es que entre todos ayudemos a aprovechar el máximo de las infraestructuras que tenemos, que entre todos ayudemos a que la capacidad de desarrollo que genera el disponer de una infraestructura sea lo que centre nuestra atención. Nosotros, desde el Gobierno, lo vamos a hacer y lo que pido a los grupos parlamentarios es que lo hagamos todos desde nuestro ámbito porque seguro que conseguimos mejores resultados, pero —insisto— nada más lejos de mi intención, señor Ayala, el decirles que no nos critiquen porque, entre otras cosas, sería inútil: harán lo que les parezca, como es lógico.

Respecto a la justificación del recorte, lo que he querido trasladarles es que, ante una situación de crisis, la clave es decidir correctamente cómo hacer frente a la crisis y cómo priorizar. Lo que he tratado de explicarles es que ante la situación —recordemos todos— que se vivió en el mes de mayo, era imprescindible hacer frente a un plan de ajuste que era necesario. La cuestión es que

había que decidir cómo cumplir el plan de ajuste, y se optó por incidir en todas las partidas que se podían reducir, en todas. Y lo que he dicho es: en inversiones también. Y, dentro de inversiones, he tratado de explicar dónde, qué parte de las inversiones, porque no se podían quedar ajenas al ajuste del presupuesto. He tratado de explicar que hemos apostado por inversiones en infraestructuras y tenemos un nivel de dotación elevado y un factor de competitividad elevado —los estudios internacionales que miden los índices de competitividad nos dan una puntuación cercana al 6,5 por ciento, que es altísima—; sin embargo, en todos los indicadores que miden la competitividad de la economía española a través de la innovación, el desarrollo y la investigación, estamos por debajo de la media, luego era lógico que el Gobierno priorizara. A mí no me tiene que convencer de las bondades de la inversión en infraestructuras. Lógicamente somos muy conscientes de todos los efectos de retorno que tienen y también del coste que ha supuesto para el sector —y supone— el plan de ajuste, pero éramos conscientes antes de que el coste de no haber hecho el ajuste era mucho mayor, y precisamente la responsabilidad de gobernar es optar por aquellas decisiones que tienen un menor coste global. Evidentemente comprenderá que nosotros defendamos el valor de las infraestructuras y defendamos que, gracias al nivel, insisto, que hemos alcanzado, ante una situación excepcional como esta en la que estamos se tomó la decisión adecuada. Por cierto, le voy a decir una cosa que no le va a gustar, señor Ayala, porque sé que no le gusta que hagamos referencia a su etapa de Gobierno, (**Rumores**.) pero si tan conscientes eran entonces del valor que tenía la inversión en infraestructuras explíqueme por qué entre el año 2001 y 2004, su última legislatura, la inversión media en infraestructuras era de 10.086 millones de euros, una etapa en la que, recordemos, ustedes señalaban insistentemente: España va bien. Y además venían cantidades importantes de recursos procedentes de los fondos comunitarios. Nos vamos al periodo 2005-2008; nosotros decíamos: Crecemos más y mejor. La inversión media era de 15.497 millones de euros, 5.500 millones de euros más que en la etapa anterior. Y nos vamos a la etapa actual, 2009-2011, una etapa de crisis económica, pues invertimos de media anual 16.765 millones de euros. Aunque no le guste que haga referencia a los datos de cuando ustedes invertían, entienda que nosotros hemos hecho ese esfuerzo porque sí que sabemos el papel que juegan las inversiones en infraestructuras.

En cuanto a la conservación, compartimos sin duda que es un elemento fundamental y por eso también desde 2004 se ha hecho un gran esfuerzo en materia de conservación y hemos llegado a invertir en infraestructuras viarias unos 41.000 euros por kilómetro y en materia de infraestructuras ferroviarias —está el dato exacto en el PowerPoint— creo que eran 75.000 euros por kilómetro. Eso es haber aumentado muchísimo el coste de conservación por kilómetro. ¿Qué hemos hecho en el año 2011? En materia de carreteras —y de ferrocarril también, es exactamente equiparable el argumento porque es lo mismo— hemos hecho también un plan de eficiencia para ver cómo manteniendo la misma capacidad de seguridad, de funcionalidad, podemos ahorrar en algunas partidas en conservación, y hemos encontrado un margen de mejora, como en todo; igual que lo hacen las empresas o las familias, tienes margen de reducir costes, y es lo que hemos hecho porque apostamos por modelos de conservación integral que son mucho más eficientes. Porque entre otras cosas tenemos también los modelos concesionales de las autovías de primera generación, que ya forman parte de la conservación integral, y porque además también tenemos en cuenta en la proyección futura el nuevo régimen concesional del Plan extraordinario de infraestructuras que lleva consigo la conservación integral de la infraestructura que corresponde. Por tanto, compartimos la importancia que tiene la conservación que desde luego es una apuesta indiscutible del Ministerio de Fomento.

Respecto al Plan extraordinario de infraestructuras hay una cuestión que quería intentar aclarar. En el mes de junio el ministro de Fomento decidió que trabajáramos en la elaboración de un plan extraordinario de infraestructuras para estimular la actividad y la licitación en el sector y poder completar todo un plan de infraestructuras dentro de lo que es el PEIT y que ya no tuviéramos ese criterio de que no nos computara en déficit, de manera que efectivamente pudiéramos estimular más y adelantar en el tiempo financiación de infraestructuras que de otra manera no hubieran tenido. Desde ese momento hasta abril, por poner la referencia que usted decía de la presentación del plan por parte del presidente del Gobierno, evidentemente nos reunimos con todas las entidades financieras y cerramos el modelo de sociedad concesional, y cuando digo modelo de sociedad concesional me refiero a qué tipo de empresas van a formarlo, qué requisitos de recursos propios vamos a exigir. Antes, cuando usted hacía las cuentas de lo que tienen que financiar las entidades y yo le decía que no, era porque la sociedad concesional tiene que aportar un 20 por ciento de recursos propios y porque además no solamente existen el BE y el ICO —que ya garantizan una parte importantísima—, sino que luego son entidades financieras, individuales y fondos de inversión los que aportarán. El tema financiero créame que está bien estructurado y bien definido porque la clave es que estén bien definidos los riesgos y esté bien retribuido el capital y evidentemente hemos hecho ambas cosas, con lo cual entienda que cuando el presidente del Gobierno presentó el plan estaban puestos no los cimientos, sino hasta las ventanas. Porque acuérdese también de que el ministro anunció que antes del verano empezaríamos a licitar los proyectos que formaban parte del PEI. Ese era el plan de trabajo que teníamos. Lógicamente teníamos los pliegos muy avanzados. Como antes refería el portavoz del Grupo Socialista, creo que somos de los pocos que cuando se presenta un plan tenemos detrás todo lo que teníamos detrás, pero creo que es la forma en que hay

que hacerlo y es el rigor con el que hay que hacerlo. Por eso en abril se pudo decir que antes del verano empezábamos a licitar. ¿Qué es lo que ha provocado que no se haya cumplido esa intención? El ajuste de mayo. Una vez más gobernar es priorizar y ante la situación que se produce en mayo todos los que estábamos dedicados a trabajar en la elaboración del Plan extraordinario de infraestructuras nos dedicamos a resolver el ajuste presupuestario, y cuando ya hemos resuelto el ajuste presupuestario hemos vuelto a retomar con toda la intensidad el tema del plan extraordinario y por eso ahora estamos en condicione de empezar licitar. Es decir, ha habido un retraso de tres meses porque esos tres meses los hemos dedicado de lleno a minimizar el impacto del ajuste, con lo cual, créame, no presentamos floreros; presentamos planes desarrollados, rigurosos y con todo lo necesario para que cuando se presenten sea una realidad lo que se dice en ellos.

Antes me ha dicho si compartía una reflexión del subsecretario respecto a que es un instrumento compensatorio. Por supuesto que lo comparto, es que es así. Y le voy a decir más, cuando el presidente del Gobierno presentó el plan —que fue antes del ajuste presupuestario del mes de mayo— este llevaba consigo una serie de proyectos en los que veníamos trabajando que después, como consecuencia del ajuste, hemos modificado y hemos incorporado otros proyectos precisamente para compensar el ajuste, de forma que obras que quedarían paralizadas o se verían muy ralentizadas por el ajuste las hemos reconsiderado y replanteado para que entren en el plan. Es así. Afortunadamente, nos habíamos preparado y teníamos el plan tan desarrollo porque, si no, ahora no sería posible. Espero que les quede claro que, sin ninguna duda, el plan es un plan de éxito y por eso nos lo piden las demás administraciones, y por eso cuando el presidente del Gobierno estuvo en Nueva York con los principales inversores y pidieron venir aquí es por nuestro plan. Creo que eso es bueno para el país y es fruto de haber hablado con todo el sector, de haber hablado con las entidades financieras y de haber hecho el trabajo bien hecho. Por cierto, quiero que conste mi felicitación a todo el equipo del ministerio que lo ha hecho posible.

Hay otro tema que usted ha planteado, también con mucha razón, respecto a las autovías de primera generación y respecto a las expropiaciones de las autopistas de peaje. Yo no recuerdo —tengo ahí mi intervención pero creo que no hace falta que la recoja exactamente— que tuviera una actitud triunfalista por eso; lo que recuerdo es que agradecía a todos ustedes el haberlo hecho juntos. Eso es lo que recuerdo porque, efectivamente, fue un trabajo acordado con la mayoría de los grupos parlamentarios. Es verdad que la tramitación de la solución que encontramos y que además también fue consensuada con el sector, es tremendamente complicada. Una de las cosas que nos quedan por resolver como país —nos quedan muchas cosas pero esa es fundamental— es la desburocratización. Tenemos un entramado legislativo que hace realmente muy complicada la gestión. Y esto, que es un proceso absolutamente nuevo, es más complicado todavía. Además, había retrasos en los proyectos de trazado por parte de las concesionarias, hasta que no estuvieran los proyectos elaborados y aprobados no podíamos hacer la oportuna tramitación administrativa; en fin, por no hacer un relato largo le diré que es un proceso muy complicado y estamos ya en la fase final. Yo confío, espero, estoy segura que de aquí a final de año agotaremos hasta el último euro de esos préstamos participativos porque son fundamentales para dar solución a un tema que comparto plenamente que es absolutamente prioritario. Y respecto a las expropiaciones de las autopistas de peaje, la tramitación es larga pero no es tan compleja, y ahí sí que estamos en condiciones de llevar al Consejo de Ministros las primeras solicitudes para poder tramitar los préstamos participativos.

Quiero agradecer a todos su actitud, su interés y decirles, si me permiten, que espero que nos veamos el 13 de octubre yendo en ese tren de alta velocidad a Valencia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Muchas gracias, señora secretaria general de Infraestructuras.

Antes de recibir al secretario general de Transportes, me gustaría hacer una reflexión tanto a los comparecientes como a los distintos portavoces de los grupos parlamentarios. Estaba previsto que el secretario general de Transportes compareciera a las cuatro y media y son las seis. Como vamos con mucho retraso y sé que todas y todos tienen mucho, quiero rogarles que seamos lo más sintéticos posible.

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (CACHAFEIRO VILA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/001295, 212/001297, 212/001285 y 212/001286), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (números de expediente 212/001330 y 212/001331) Y MIXTO (BNG) (número de expediente 212/001163).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida al señor secretario general de Transportes, don José Luis Cachafeiro. Suya es la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Es para mí un honor estar hoy aquí, ante sus señorías, para presentarles la información sobre los Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 en el ámbito de competencias de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, donde quisiera completar la comparecencia que previamente ha realizado ya la secretaria de Estado.

En la actualidad están formalmente adscritas a la Secretaría General de Transportes la Dirección General de Transporte Terrestre, la Dirección General de Marina Mercante y, a través de esta última, la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar. Asimismo, están adscritos a esta secretaría general el ente público Puertos del Estado y la entidad público-empresarial Renfe-Operadora, cuyos presidentes están citados a comparecer a continuación y expondrán con mayor detalle los presupuestos correspondientes. Por lo tanto, y siguiendo el orden que antes he citado, comienzo informando sobre los presupuestos de la Dirección General de Transporte Terrestre. Como bien ha indicado la secretaria de Estado anteriormente, la Dirección General de Transporte Terrestre tiene como cometido la ordenación general y regulación en materia de transporte por carretera, ferroviaria y por cable, desarrollando y aplicando su normativa. También desarrolla planes de actuación sobre el sector y realiza funciones inspectoras. El conjunto de la dotación presupuestaria para esta dirección general para el año 2011 supera los 665 millones de euros, lo que significa un 1,2 por ciento más que en el ejercicio precedente.

La Dirección General de Transporte Terrestre gestiona dos programas presupuestarios: el 453.A, infraestructura de transportes ferroviarios, que no es gestionado en su integridad por esta dirección general, incluye una aportación patrimonial a Renfe-Operadora de 600 millones de euros sobre un total del programa de 1.715. Esta partida ha sufrido un incremento del 48,5 por ciento sobre la presupuestada para el ejercicio de 2010 y su fin ya ha sido definido por la secretaria de Estado en su comparecencia. El programa 453.M, ordenación e inspección del transporte terrestre, es gestionado en su totalidad por la Dirección General de Transporte Terrestre y está dotado con un total de 65,08 millones de euros. Esta cifra es sensiblemente inferior a la consignada en 2010, pero hay que tener en cuenta que en el Plan de renovación de la flota de autobuses, conocido como Plan VIVE, que concluye en 2010, estaba dotado en el presupuesto de este año con 166 millones de euros, cifra que representaba un 66 por ciento del total del programa. Hasta mediados de septiembre de este año ya se han concretado un total de 672 operaciones, cuyo importe total asciende a casi 127 millones de euros, de los que 82,5 son financiados por el Ministerio de Fomento. Por otro lado, el capítulo presupuestario con mayor peso dentro de este programa es el capítulo 7, que representa el 71,38 por ciento del total, con 46,45 millones de euros. Este capitulo se destina a las transferencias destinadas al abandono de la profesión de los transportistas autónomos de edad avanzada, a la mejora de la formación de las personas integrantes en el sector del transporte y al programa de apoyo a instituciones y entidades sin fines de lucro relacionados con el transporte por carretera. Tanto las ayudas destinadas al abandono de la profesión de los transportistas autónomos como las ayudas a las sociedades de garantía recíproca constituyen una medida útil para paliar los efectos de la caída de la actividad en el transporte por carretera, que afecta con carácter general a todas las empresas, pero especialmente a los transportistas autónomos. Por ello, el Ministerio de Fomento, al poner en práctica el Plan de austeridad 2011-2013 ha realizado un especial esfuerzo para mantener estas partidas presupuestarias, aunque reduciendo su dotación. La partida más importante es la dedicada a las ayudas al abandono de la actividad por parte de los transportistas, que cuenta con una dotación presupuestaria de 42,15 millones de euros. Una segunda línea de apoyo es la ayuda a la formación del sector, a la que se destina un total de 12,73 millones de euros. Este montante se distribuye de la siguiente forma: 1,49 millones de euros a través de la Fundación transporte y formación; 3,85 millones de euros para ayudas a cursos y acciones formativas que desarrollen asociaciones profesionales, sindicatos y otras entidades relacionadas con el sector y, por último, se contempla una dotación de 7,4 millones de euros para favorecer mediante créditos la obtención del nuevo certificado profesional. Este programa, en su capítulo 1, también contempla los gastos relativos al personal, que suman un total de 5,78 millones de euros. Finalmente quiero indicar que el capítulo 6 del programa 453.M, dotado con 3,15 millones de euros, se destina a la implantación del tacógrafo digital, tal y como ha señalado la secretaria de Estado en su comparecencia.

A continuación, para finalizar en el ámbito del transporte terrestre, procedo a informar brevemente sobre el presupuesto de Renfe-Operadora, que, como antes he comentado, posteriormente detallará más su presidente en su comparecencia. Respecto a Renfe-Operadora, los ingresos previstos por operaciones de transportes en 2011 se sitúan en 2.180 millones de euros, un 11 por ciento más de la previsión de ingresos del año 2010, y el resto de ingresos alcanzarán 255 millones de euros. En el caso del tráfico de viajeros, el crecimiento de ingresos previstos es del 10,9 por ciento, concentrándose la mayor parte del mismo en los servicios de alta velocidad, larga distancia; en el caso de mercancías, los ingresos previstos alcanzan los 269 millones de euros, con un incremento respecto a la previsión de cierre del ejercicio 2010 de un 11,61 por ciento. En cuanto a los gastos, estos ascenderán a 2.643 millones de euros, sin tener en cuenta las amortizaciones y la financiación de las inversiones, con un incremento del 10,7 por ciento respecto a 2010. Con estos datos, el Ebitda se situará en unos 324 millones de euros, frente a los más 159,2 con los que se prevé cerrar el ejercicio 2010.

Una vez informados los presupuestos en el ámbito del transporte terrestre, paso a proporcionarles las principales cifras relativas a los presupuestos correspondientes al transporte marítimo, comenzando por la Dirección General de la Marina Mercante. La política de la marina mercante se dirige, en el marco de las competencias asignadas al Estado en la Constitución española, y concretamente en la Ley de Puertos del Estado y la Marina

Mercante, a la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar, de la seguridad de la delegación y la seguridad marítima, a la protección del medio ambiente marítimo y al mantenimiento de las navegaciones de interés público. La Dirección General de la Marina Mercante ejerce en el ámbito de sus competencias las tareas gestoras y de ejecución y, en particular, de ordenación general de sistema, que le corresponden en cuanto a centro directivo, estando constituida su administración periférica por las capitanías marítimas y los distritos marítimos, cuyas funciones y competencias están reglamentariamente establecidas. Por otra parte, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, con personalidad jurídica de ente público empresarial, es el organismo que bajo la presidencia de la titular de la Dirección General de la Marina Mercante desempeña los cometidos operativos que se concretan en los planes nacionales de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Se financia fundamentalmente mediante las transferencias corrientes y de capital que recibe de los Presupuestos Generales del Estado a través de la dirección general. A su vez, Sasemar es accionista único de la sociedad mercantil Remolques Marítimos, sociedad anónima, que se ocupa de la operación de la flota marítima de salvamento a través de las encomiendas de gestión que recibe de aquella. En coherencia con las competencias señaladas, la Dirección General de la Marina Mercante gestiona los siguientes programas específicos: el refuerzo de la seguridad del tráfico marítimo y la vigilancia costera, que es el programa 454.M, y las subvenciones y apoyo a transporte marítimo, programa 441.N. En cuanto al primero de ellos, al 454.M, seguridad de tráfico marítimo y vigilancia costera, su presupuesto en el proyecto de presupuestos asciende a 197,17 millones de euros y de esta cifra se transfieren a Sasemar 122,14 en concepto de transferencias corrientes y 18,12 en concepto de transferencias de capital. En la Dirección General de la Marina Mercante, por lo que se refiere a la cabecera, los recursos directamente gestionados ascienden a 57 millones de euros, de los cuales el 56 por ciento, o sea 31,9 se destinarán al capítulo 1 como gastos de personal. El capítulo de gastos corrientes se dota con 16,47 millones de euros y en su mayor parte se aplicarán al servicio de comunicaciones en el correo marítimo.

En el ámbito de las inversiones, con un presupuesto de 8,09 millones de euros, la Dirección General de la Marina Mercante en el año 2011 va a continuar como línea de actuación fundamental la construcción, mejora, rehabilitación y equipamiento de los edificios para las capitanías marítimas, continuando con el proceso de intensificación y mejora de la calidad de la labor de inspección marítima que tiene encomendada. Para el año 2011 se prevén obras de acondicionamiento en los distritos marítimos de Ondarroa y Ribadeo, también se realizarán las obras de ampliación de los locales donde están ubicados los edificios de las capitanías marítimas de Alicante, Motril y Villagarcia de Arosa. Como obras nuevas se puede citar la construcción de edificios para la capitanía marítima de Burela, en Lugo, y distrito marítimo de Garrucha, en Almería. Por otra parte, se va a continuar la actualización, desarrollo e implantación de los sistemas de información y modernización sobre registro de buques, despacho e inspección, así como el acceso electrónico de los ciudadanos a los procedimientos y tramitación electrónica de los mismos. Asimismo se continuará con la actuación ya iniciada durante el ejercicio 2010 de implantar y actualizar los procedimientos que definen, uniformizan y simplifican la gestión de las diferentes unidades, sevicios centrales y capitanías marítimas.

En cuanto a Sasemar, el total de transferencias del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante para la financiación de la mencionada entidad pública empresarial en el año 2011, alcanzará los 140,26 millones de euros, de los cuales 122,14 corresponden a transferencias corrientes y 18,12 millones a transferencias de capital. Además, su presupuesto de ingresos incorpora 5,15 millones de euros en concepto de ingresos propios, que obedecen básicamente a los obtenidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, 4,4 millones procedentes de remanentes de ejercicios anteriores y un endeudamiento de 6,27 millones de euros para posibilitar la financiación de las inversiones programadas. En cuanto al gasto de explotación, previsto en 127,25 millones de euros, una vez descontadas amortizaciones, hay que significar que su disminución respecto al ejercicio 2010 ha posibilitado reducir en 15 millones de euros la aportación del Estado a través de transferencias corrientes respecto al mismo concepto en el año 2010. Esta disminución se debe a la aplicación en Sasemar del Real Decreto 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público y que han producido una serie de ajustes en los costes de explotación, sobre todo en los de la filial Remolmar, que luego se concretarán. No obstante, esta disminución de costes en ningún caso va a significar una merma en la operatividad de la estructura actual alcanzada, que en resumen es la siguiente. Seguiremos contando con 21 centros de coordinación de salvamento, 15 buques de salvamento, 55 embarcaciones y 4 lanchas de salvamento polivalentes. Asimismo disponemos de 11 helicópteros de salvamento, 3 aviones de ala fija CASA CN-235, más un avión ligero Serviola, 6 bases logísticas de equipos contra la contaminación y 6 bases subacuáticas y sus equipos anejos. Respecto a las inversiones de Sasemar se ha previsto una cantidad de 28,86 millones de euros, iniciándose con ello el primer año de ejecución del Plan nacional de salvamento 2010-2018 y específicamente los proyectos de renovación de los equipos electrónicos de los centros de coordinación de salvamento y otras inversiones en renovación de instalaciones en las bases de helicópteros, centro Jovellanos, etcétera. En cuanto al programa 441-N, subvenciones y apoyo al

transporte marítimo, el presupuesto total es de 85,36 millones de euros, con los que hay que atender las bonificaciones directas a residentes no peninsulares, a familias numerosas, así como a las compensaciones a las empresas que realizan servicios de navegación de interés público. En cuanto a las bonificaciones a residentes no peninsulares, el volumen total de recursos que contempla el presupuesto para esta actuación supone un importe de 63 millones de euros. En cuanto a la bonificación a familias numerosas el volumen total de recursos que contempla el presupuesto para esta actuación supone un importe de 5,52 millones de euros. Y para la compensación económica a las empresas de transporte marítimo por la prestación de servicios de navegación de interés público el importe es de 14,93 millones de euros.

Finalmente y para concluir mi intervención procedo a informar brevemente sobre los presupuestos relativos al Ente Público Puertos del Estado; posteriormente dará más detalles su presidente en la siguiente intervención. Después de una actividad en el pasado ejercicio 2009 que se vio muy afectada por la crisis económica, con un decrecimiento importante de la actividad y de los tráficos de en torno al 13 por ciento sobre la que se registró en 2008 y que marcó máximos históricos, la actividad del tráfico portuario ha experimentado una evolución positiva en el presente año, previéndose un crecimiento del 3,6 por ciento y alcanzando los 428 millones de toneladas. La previsión para 2011 es mantener e incrementar este crecimiento —se prevé un crecimiento del 6 por ciento— y alcanzar este año los 454 millones de toneladas. Sin embargo, la evolución de los tráficos no es homogénea. El tráfico de contenedores presenta un mayor dinamismo que la mercancía general y prevemos que el próximo año este tipo de tráficos alcance un nivel de actividad semejante a la del año 2008, año en el que se alcanzó el máximo histórico. Cabe señalar que este tipo de tráficos históricamente ha representado un buen termómetro respecto a la marcha de la economía y normalmente ha servido de aviso respecto a épocas de crisis y también respecto a épocas de la recuperación. El hecho de que el incremento del tráfico de contenedores sea superior al resto de tráficos es un símbolo esperanzador respecto a la recuperación económica. En cuanto a los gastos de explotación, la cifra presupuestada para 2011 es de 554 millones de euros frente a los 570 contemplados en la previsión de cierre del ejercicio 2010. Esta cifra resulta significativa ya que, mientras la previsión de la actividad de los tráficos portuarios para el 2011 es un 6 por ciento, los gastos de explotación previstos bajan un 3 por ciento, lo que implica un momento significativo de la productividad del sistema portuario español. Por otro lado, el conjunto de la red de puertos dependientes del Estado espera alcanzar una cifra de negocio superior en un 3 por ciento a la previsión de 2010, alcanzando los 1.013 millones de euros. Este crecimiento de la cifra de negocio en un porcentaje inferior a la previsión de incremento en la actividad se explica, como ya ha señalado la secretaria de Estado, por el nuevo marco tarifario definido en la Ley de Puertos recientemente aprobada.

El proyecto consolidado que se presenta es el resultado de la agregación de cada uno de los presupuestos de las 28 autoridades portuarias y el de Puertos del Estado, así como de las sociedades participadas, que desarrollan su acción fundamentalmente en el campo de la logística y de la intermodalidad. La inversión presupuestada para 2011 asciende a 1.182 millones de euros y su distribución será la siguiente: un 30 por ciento irá destinado a obras en muelles y atraques, un 25 por ciento en obras de abrigo y accesos marítimos, un 15 por ciento en creación y adecuación de superficies portuarias terrestres y un 30 por ciento en el resto de actuaciones. En concreto, como ya se señaló, en 2010 se pondrán en servicio 6.531 metros de líneas de atraque, 323 hectáreas de superficie terrestre y 397 hectáreas de superficie de tierra abrigada. Me gustaría resaltar en este sentido la aportación de los puertos de interés general para mitigar la incidencia de la crisis económica en los operadores y usuarios mediante la congelación de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias con carácter general y ello manteniendo un esfuerzo inversor de la importancia del que he mencionado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Comenzamos las intervenciones de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra el señor Jorquera por el Grupo Mixto, BNG.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar quiero dar las gracias al señor Cachafeiro por su comparecencia y sus explicaciones. Nosotros habíamos solicitado la comparecencia de la directora general de la Marina Mercante pero no ponemos ninguna objeción a que se haya subsumido esa petición de comparecencia y que sea el señor Cachafeiro quien conteste. Habíamos solicitado la comparecencia en concreto de la directora general de la Marina Mercante porque las preguntas que queríamos formular están relacionadas con unas cuestiones a las que el señor Cachafeiro aludió muy tangencialmente. En aplicación del plan de ajuste en este presupuesto, los ajustes en los costes de explotación del ente público empresarial Sasemar y en particular su repercusión en la sociedad pública Remolcadores Marítimos, de la cual Sasemar es accionista único. ¿Y por qué nos preocupa singularmente este tema? Porque ha trascendido que el ministerio tiene la intención de recortar la plantilla de esta sociedad pública Remolcadores Marítimos inicialmente en 102 efectivos, es decir reducir la plantilla en el 15 por ciento sobre el total actual, una reducción de la plantilla que se aplicaría a la tripulación de las distintas embarcaciones dependientes de remolques marítimos, tanto lanchas de intervención rápida como remolcadores y patrulleras. En concreto y conforme a los planes iniciales del ministerio esta reducción afectaría a la Comunidad autónoma de Andalucía y a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, que sufrirían

una reducción del 29 por ciento de efectivos; Galicia, del 12 por ciento; Canarias, del 32 por ciento; las comunidades de Asturias, Cantabria y el País Vasco del 12 por ciento; Baleares, Cataluña y Región de Murcia, del 15 por ciento. Insisto que en los planes iniciales del ministerio parece ser que la reducción de plantilla afectaría a las distintas tripulaciones encargadas de atender a las distintas embarcaciones dependientes de la empresa Remolcadores Marítimos, embarcaciones que ya tienen unas tripulaciones con un número de efectivos enormemente ajustado para atender a sus distintas necesidades operativas.

¿Por qué nos preocupa esta cuestión? Nos preocupa por supuesto por su impacto en el empleo, estamos hablando de despidos, pero nos preocupa sobre todo porque entendemos que una reducción de estas características puede afectar a la prestación del servicio en condiciones de eficacia y —recalco esto— en condiciones de seguridad, dado que las actuales plantillas ya están enormemente ajustadas. Nosotros consideramos que es una incongruencia, que es una contradicción que se haya apostado en los últimos años por reforzar los recursos técnicos y el número de embarcaciones para mejorar la prestación de servicios en materia de salvamento marítimo —una cuestión a la que nosotros, como fuerza política de ámbito gallego, somos particularmente sensibles porque tenemos muchísimas embarcaciones tanto de flota pesquera como de marina mercante, porque frente a Galicia transcurre un corredor marítimo internacional enormemente denso que tiene también una alta densidad de tráficos peligrosos y en la mente de todos estarán multitud de incidentes de infausto recuerdo— y nos parece una contradicción que, después de que se haya apostado por reforzar los servicios de salvamento marítimo y los medios materiales, ahora se pretenda practicar el ajuste en una materia que puede tener una incidencia extraordinaria, primero, en que ese servicio se pueda prestar en condiciones de eficacia y, segundo y no menos importante, en la seguridad y en la prestación del servicio. Para nosotros la seguridad es algo donde no se debe escamotear precisamente el gasto, porque estamos hablando de una materia enormemente sensible. Por tanto, nos gustaría que se nos clarificase si estos planes siguen adelante, si piensan aplicar el ajuste de esta manera, si están dispuestos a reconsiderar esta decisión en cualquier caso que nos proporcione una información detallada al respecto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Quiero agradecer al señor Cachafeiro su presencia y sus explicaciones. Voy a ser muy breve, formulándole unas pocas preguntas.

Entre los objetivos del año 2011 que contienen los Presupuestos Generales del Estado figuran los siguientes: la modificación de la normativa de los servicios públicos de transporte de viajeros para adaptarla al nuevo reglamento comunitario y a la Ley de Contratos Públicos y el desarrollo del Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías, el Petra II, así como la conclusión de la elaboración y comienzo del desarrollo de un nuevo plan para el transporte discrecional en autobús, Plata II, los dos planes enmarcados en el PEIT y en el Plan sectorial del transporte por carretera cuyas específicas previsiones asimismo están incluidas entre los objetivos de estos Presupuestos Generales del Estado. Otro objetivo de los Presupuestos Generales del Estado es la promoción para el establecimiento de servicios intermodales de transporte y del transporte de mercancías por ferrocarril. Y le formulamos las siguientes preguntas: primera, ¿cuáles van a ser las modificaciones de normativa de los servicios públicos de transporte de viajeros para adaptarla al nuevo reglamento comunitario y a la Ley de Contratos del Sector Público? En segundo lugar, ¿qué actuaciones se incluyen para el desarrollo del Plan estratégico para el sector de transporte de mercancías por carretera y del Plan para el transporte discrecional en autobús, con desglose de las partidas e importes económicos destinados a cada plan? En tercer lugar, ¿qué actuaciones se incluyen para la promoción para el establecimiento de servicios intermodales de transporte y del transporte de mercancías por ferrocarril, con desglose de las partidas e importes económicos destinados a cada plan?

Voy a entregar estas preguntas por escrito a la letrada de la Comisión y, además, le formulo otras preguntas que son las siguientes: ¿qué inversiones del Plan de impulso del transporte ferroviario para mercancías se incluyen en el presupuesto para el año 2011? Se pide el detalle de partidas, proyectos y fase administrativa en la que se encuentran. En segundo lugar, el desglose de las actuaciones contenidas en el proyecto de inversión, accesos a puertos y estaciones de mercancías para el año 2011. También si existe la previsión de iniciar alguna autopista del Mediterráneo durante el año 2011 y cuál es el motivo del retraso del inicio de estas líneas. Finalmente, la última pregunta, ¿cuál es el plazo previsto para iniciar la licitación de la conexión viaria y ferroviaria con el puerto de Barcelona y con el aeropuerto de El Prat?

Le agradezco por adelantado la respuesta al señor Cachafeiro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Macias, ¿va a entregar las preguntas? ¿Quiere la contestación aquí, in situ, o se las pueden contestar por escrito?

El señor **MACIAS I ARAU:** En aras de contribuir a que salgamos antes de las cuatro de la madrugada, si mañana por la mañana nos manda las respuestas, vamos bien. No tengo inconveniente en que sea por escrito.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Esta Mesa se lo agradece muchísimo y al señor secretario le pido que las conteste por escrito.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ:** La verdad es que mi grupo pensaba que en esta comparecencia del secretario general de Transportes, como aparece en el orden del día, íbamos a hablar de aviación civil, concretamente de los programas de regulación y supervisión de la aviación civil, Dirección General de Aviación Civil y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. A lo largo de la sesión se nos ha indicado que no iba a ser así, que el señor Cachafeiro no iba a informar sobre estos programas. Lamento enormemente que esto haya sido así y se nos podría haber indicado para haber podido preparar otra intervención adecuadamente en otro de los puntos, pero la verdad es que en este momento ni la secretaria de Estado de Transportes ni el secretario general de Transportes nos ha informado nada en relación con un tema tan importante como es en este caso la regulación y la supervisión de la aviación civil.

Formularé una serie de preguntas por escrito y espero que se conteste a todos los extremos que en ellas se plantean. Por tanto, ahora me queda ser muy breve y también contribuir a que la Comisión acabe cuanto antes. Pero no podría por menos que dejar constancia de algunas reflexiones sobre estos dos programas de regulación y supervisión de la aviación civil. La primera es mostrar el interés que tiene mi grupo por algo tan importante como es potenciar el transporte aéreo para impulsar el crecimiento económico de nuestro país y, cómo no, también el interés que tenemos por avanzar en la modernización de las autoridades aeronáuticas, y muy especialmente en algo tan importante como es la mejora permanente de la seguridad aérea, uno de los objetivos por los cuales se creó la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con la pretensión de desarrollarla plenamente con inmediatez, cosa que en este momento no se ha producido. Coincidimos por tanto con los anuncios reiterados del Ministerio de Fomento que viene realizando en idéntico sentido, potenciar, aumentar la seguridad, etcétera. La verdad es que nos ha sorprendido que ese ímpetu reformista del señor Blanco no se corresponda con la realidad de estos Presupuestos Generales del Estado para 2011 en lo que se refiere al programa sobre la regulación y supervisión de la aviación civil, ya que disminuye un 10,10 por ciento en relación con el año pasado; concretamente, en lo que se refiere a AESA hay una disminución del 9,3 por ciento, cantidades que para la poca dotación presupuestaria son importantes a la hora de contribuir, como decía antes, a ese desarrollo necesario de una agencia.

Primera conclusión: se dice que queremos potenciar el transporte aéreo, que queremos modernizar la aviación civil, que queremos más seguridad aérea, pero eso no se refleja en los Presupuestos Generales del Estado. Creamos en su momento la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se constituyó con retraso y por circunstancias que no vienen al caso y cuando empieza a funcionar, cuando parecía que empezaba a funcionar, a dotarse de los medios y recursos necesarios, se produce el frenazo en seco. Ya empezó en los presupuestos de este año 2010 y vemos cómo se confirma en el año 2011. Esta mañana se ha hablado de que la agencia podía terminar en un chiringuito. No lo ha dicho el Grupo Parlamentario Popular, pero se ha dicho en esta Comisión. A mí la verdad es que me duele mucho que eso pueda ocurrir y al paso que vamos puede ocurrir, que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea acabe siendo un chiringuito. Mi grupo se niega a ello y creo que igual que todo el sector aéreo en España, desde proveedores hasta profesionales y prestadores de servicios aéreos. Le pediría, por tanto, señor Cachafeiro, a quien le agradezco —usted no tiene nada que ver en la crítica inicial a su comparecencia aquí— su presencia, que si puede informarme en este momento de algo de lo que yo estoy planteando lo haga y, si no, entiendo que no lo tenga preparado en este momento y le pediría que trasladara a quien corresponda estas inquietudes del Grupo Popular. Quería, como decía, al menos que nos explique y, si puede, nos justifique a qué se debe este cambio de criterio. Queríamos comernos el mundo con la Agencia de Seguridad Aérea y ahora vemos cómo nos desinflamos con los presupuestos. Se me hablará de austeridad, posiblemente, nosotros estamos a favor y estamos ayudando a aplicar medidas de austeridad, pero la seguridad aérea no es un tramo de carretera, ni de ferrocarril, es algo muy importante y si realmente, como se nos anunciaba esta mañana, el crecimiento del transporte aéreo va a producirse en los términos que se decía, y simultáneamente no hay una ayuda en cuanto al crecimiento de la seguridad, nos podemos encontrar con problemas desagradables.

Se nos comenta en la memoria de los objetivos de la dirección general para 2009, entonces, pero es que hoy se ha vuelto a hablar de ello, que la agencia fijaba unos efectivos de 600 personas más en estos años de su consolidación para hacerse cargo de las competencias que se le encomendaban. La propia directora de la agencia no hace ni un año nos planteaba que este año se incorporarían 147 efectivos de alta cualificación. Yo no sé si se han incorporado o no, pero en los presupuestos generales no se ha reflejado esa cifra. Al contrario, los efectivos de la agencia —consta en la documentación de los presupuestos— se reducen en 29. Tampoco hemos encontrado incremento de consignación para las encomiendas que vamos a hacer a agentes externos para realizar aquellos servicios que tenemos que realizar a través de otras empresas ni he visto ningún tipo de incremento en el presupuesto de la agencia para subcontratar o contratar esos otros servicios. No nos cuadran las cuentas con esa intensificación que se pretende de la inspección de la gestión de riesgos de la aviación civil con el resto de objetivos e indicadores del propio presupuesto. Nos gustaría que nos sacase de dudas quien

proceda, bien usted o bien por escrito, y que no se justificase la reducción de la consignación a seguridad aérea con las medidas de austeridad. Como he dicho antes, no estamos hablando de un tramo de carretera ni de un tramo de ferrocarril.

En cuanto al programa estatal de seguridad operacional, estamos tramitando en este momento un proyecto de ley en esta casa por el que se quiere implantar el programa estatal de seguridad operacional para reformar la comisión de investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil y para modificar la Ley de Seguridad Aérea. Nuestro grupo está comprometido con este proyecto de ley y va a aportar todo lo que en su mano esté para que salga con el mayor consenso posible, pero vemos cómo en este proyecto hay determinadas obligaciones para la agencia que, si aprobamos ya esta modificación y la implantación de este programa estatal de seguridad operacional, no van a poder ponerse en práctica. Nos preocupa esa situación. No creo que usted pueda en este momento asegurarme —ojalá sí— que con los recursos actuales de la Dirección General de Aviación Civil podemos elaborar, desarrollar, ejecutar y evaluar el programa estatal de seguridad operacional, que es uno de los objetivos que se está priorizando en el ministerio por lo que respecta al transporte aéreo y especialmente a la seguridad aérea que complementa ese ambicioso plan de inspección aérea, con el cual estamos de acuerdo.

Tenemos más cosas, más encomiendas, más gestiones que tenemos que hacer y no tenemos dinero. La propia Ley 9/2010, que regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, encarga a la agencia una supervisión permanente durante tres años del grado de cumplimiento de AENA como proveedor de los servicios de control. ¿Tiene recursos la agencia para hacer ese seguimiento y ese control de AENA, o acaso lo que vamos a hacer ahora es dejar de supervisar o de inspeccionar algunas cuestiones para dedicarnos a hacer otras cosas? Tenemos como objetivo estrella, en palabras del ministro de Fomento, la potenciación de la comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, y tampoco vemos que haya ningún tipo de recursos; o la certificación de aeropuertos, el Plan 2012-2014 de certificación de todos los aeropuertos de España, cuestión tan importante para algunos de ellos en los cuales va a haber que implantar, o se ha implantado ya, el sistema AFIS de control sin que exista la certificación de ese aeropuerto; o el decreto 931, también de este año, de certificación de proveedores de servicios de navegación aérea y proveedores de formación. Son encargos que estamos haciendo a la Dirección de Aviación Civil, especialmente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, pero que no vemos cómo se refleja en los presupuestos. Lo que sí vemos es que, mientras tanto, en momentos de difícil situación económica, se despilfarra dinero. Pongo un ejemplo que está en los últimos días en la prensa. Senasa acaba de sacar 47 controladores que nos ha costado 14 millones de euros formar. Decimos que necesitamos controladores, que hay gente en paro, que pagamos horas extraordinarias muy caras a los controladores, y resulta que tenemos en casa 47 controladores cruzados de brazos y por otro lado estamos haciendo horas extraordinarias a precios astronómicos. No me cuadran estas cuentas, no me cuadran estos presupuestos y no me cuadra lo que se nos manifiesta como interés en la modernización, en la promoción de la seguridad aérea, con estas cuentas. Como digo, y vuelvo a repetir para terminar, no estamos hablando de un tramo de carretera ni de ferrocarril, estamos hablando de un crecimiento muy importante para los próximos años de todo lo que es el transporte aéreo, pero que no se corresponde con un crecimiento igualmente de medidas para complementar la seguridad aérea.

Dicho esto, señora presidenta, le haré llegar una relación de preguntas referidas a los temas que acabo de enunciar y que me gustaría haber tratado con más amplitud, especialmente con el director general de Aviación Civil o con la propia secretaria de Estado de Transportes. No ha podido ser, y espero que en los plazos establecidos se me conteste por escrito para valorar o no la presentación de alguna enmienda parcial.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para facilitar los trabajos de la Mesa, proporciónenos las preguntas y el Ejecutivo se compromete a responderlas lo antes que pueda.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** Le anticipo que voy a ser mucho más breve que en la intervención anterior en aras de la celeridad en la celebración del resto de la Comisión. También anticipo que voy a intentar ceñirme, señor secretario general, a la cuestión que este grupo entiende es objeto de la comparecencia. No obstante, quiero empezar dándole la bienvenida a esta Comisión en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, agradeciéndole su detallada e ilustrativa exposición, que sin duda es de gran utilidad para este grupo para profundizar en el conocimiento de los aspectos del proyecto de presupuesto que está bajo su competencia directa.

En segundo lugar, quiero hacer una valoración global positiva de las cifras y de las prioridades que usted ha planteado y que están en plena consonancia y sintonía —así lo entiende este grupo— con el planteamiento realizado esta mañana por la señora secretaria de Estado de Transportes y por el resto de comparecientes. Lo he dicho con anterioridad y no quisiera dejar de decirlo ahora. Desde la llegada al Gobierno del señor Zapatero, del Partido Socialista, se ha realizado una inversión en materia de infraestructuras antes desconocida en nuestro país por su extraordinaria intensidad. Los datos los estamos manejando a lo largo de toda la jornada. La señora secretaria general de Infraestructuras se ha referido a 86.000 millones de euros de inversión acumulados en estos cinco años de Gobierno del Partido Socialista.

Yo también decía en mi anterior intervención, y lo quiero volver a poner de relieve, que hemos invertido en términos de producto interior bruto más que Estados Unidos, más que Alemania y más

Por lo tanto, una inversión extraordinaria, una inversión hasta ahora desconocida en materia de infraestructuras. El sistema de transportes ha experimentado también ese esfuerzo presupuestario que ha caracterizado el periodo 2005-2010 de Gobierno del señor Zapatero, de Gobierno del Partido Socialista, lo que se ha traducido en una cuantiosa inversión sostenida en transporte aéreo, ferroviario y portuario que nos ha permitido mejorar de forma sustancial nuestra red de puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que hoy es más amplia, que hoy es más moderna y más eficiente y que además redunda en la mejora de la competitividad de nuestra economía. Creo que este planteamiento es difícil de rebatir porque la red está ahí y, evidentemente, ha experimentado una transformación asombrosa. Sin embargo, el panorama económico exige ahora un esfuerzo de austeridad que se traduce en una reducción de los recursos disponibles, que es de lo que estamos hablando a lo largo de esta jornada. La prioridad es reducir el déficit público e incrementar la competitividad de la economía y en esta línea, entiende este grupo que se enmarcan las cuentas del Ministerio de Fomento y también las de la Secretaría General de Transportes que usted nos exponía.

Me gustaría resaltar algo que antes explicó la señora Gutiérrez, secretaria de Estado de Transportes, en su intervención y que compartimos plenamente y vemos reflejado en su intervención. Decía la señora Gutiérrez que las necesidades reales de inversión son menores en este momento como consecuencia de la inversión acumulada en estos cinco años. Esto es, a nuestro juicio, algo totalmente cierto. Era algo que también discutíamos con la anterior compareciente y una de las conclusiones a las que llegábamos es que hay un enorme *stock* acumulado. Por tanto, es comprensible que el presupuesto refleje la caída de la inversión y también la limitación sensible de las autorizaciones de endeudamiento para AENA, para Puertos del Estado y para Renfe, pero no es menos cierto que a esta situación llegamos, como estamos manteniendo desde este grupo, después de un quinquenio de una intensa inversión acumulada en materia de transporte. Recupero un par de datos que me parecen relevantes. Solo en ferrocarril se han invertido 33.000 millones de euros en los últimos cinco años, según los datos que nos ofrecía la secretaria general de Infraestructuras, lo que nos permite decir que tenemos una magnífica red —lo he dicho antes y quiero enfatizarlo— de puertos, aeropuertos y ferrocarriles recién renovada, una de las mejores de Europa, y además con una capacidad de crecimiento de pasajeros de quince o veinte años, es decir, una capacidad de crecimiento para el medio y largo plazo. Mi grupo quiere subrayar que el Gobierno ha hecho bien los deberes, que el Gobierno aprovechó bien los años de bonanza económica y su traducción presupuestaria y cabe asegurar, así lo entiende este grupo, que la caída de la inversión no va a resentir la competitividad de nuestra economía.

Con mucha brevedad, siguiendo el orden de su exposición, queremos destacar cuatro o cinco cosas. Nos parece muy significativo el incremento de las partidas presupuestarias destinadas a infraestructuras del transporte ferroviario al que usted ha hecho referencia y que están destinadas a la adquisición de material móvil. Para mi grupo es muy importante poner de relieve que con esta ampliación de material móvil a la que usted se ha referido y con las adquisiciones realizadas desde 2004 España va a disponer de la flota más moderna de Europa en trenes de pasajeros. Si no recuerdo mal, se ha hablado de 598 adquisiciones desde 2004 y de una inversión cercana a los 5.000 millones de euros, lo cual es motivo de orgullo y satisfacción para este grupo y estoy convencido de que para el conjunto de la Cámara. En segundo lugar, quiero resaltar la importancia social de las partidas dedicadas a las ayudas al abandono de la actividad por parte de los transportistas autónomos de edad avanzada y también de los recursos destinados a la formación del sector. Es evidente que, pese a las dificultades económicas, el proyecto de presupuestos está cumpliendo los compromisos adquiridos años atrás con el sector. En tercer lugar, quiero hacer referencia al valioso papel de Sasemar. El señor secretario general ha hecho referencia a la reducción de los gastos de explotación en el próximo ejercicio. Si no he entendido mal, ha hablado de 15 millones de euros y a mi grupo le gustaría asegurarse de que ello no compromete la eficacia, no compromete la calidad de la prestación de un servicio tan importante, cuya tarea es el Plan nacional de salvamento de la vida humana en el mar. Le pediríamos una reflexión en ese sentido. En cuarto lugar, quiero hacer referencia a la importancia social de los recursos dedicados a la bonificación, tanto de los residentes no peninsulares como de las familias numerosas. Ha hablado usted de 69 millones de euros y nosotros queremos añadir que, aunque no son objeto de su competencia, hay 340 millones de euros de subvención al transporte aéreo de pasajeros pese a las estrecheces presupuestarias. En quinto y último lugar, queremos destacar el esfuerzo inversor en materia de Puertos del Estado. Ha hablado usted de más de 1.100 millones de euros que, a nuestro juicio, tienen una importancia estratégica para el transporte de nuestro país. Si no recuerdo mal, ha cifrado en más de 6,5 kilómetros de muelle portuario los que se pondrán en servicio a cargo de este presupuesto.

Voy acabando, señor secretario general de Transportes, y quiero hacerlo señalando, como ya hice antes, que el presupuesto de su área está en perfecta sintonía con el presupuesto del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, es consecuente, es coherente y es responsable con el panorama económico y con el escenario presupuestario. Pese a la reducción presupuestaria, este no deja de ser un buen presupuesto que afronta y apuesta de forma equilibrada por todos los modos de transporte. Sobre todo, señorías, continua mejorando que nosotros enten-

demos que es un sector estratégico y determinante para la competitividad y el crecimiento económico del empleo. En consecuencia, señor secretario de Transportes, quiero trasladarle el apoyo, el respaldo y la valoración positiva del Grupo Parlamentario Socialista a su planteamiento, al presupuesto que usted ha expuesto.

Acabo haciendo una referencia al señor González Vázquez, que terminaba hablando con crudeza de despilfarro en el Ministerio de Fomento. A mí me venía a la mente cuando le escuchaba que si sus señorías quieren saber lo que es despilfarro en estado puro pueden darse una vuelta por la Comunidad Valenciana, pueden conocer el funcionamiento de la Generalitat valenciana, el funcionamiento del Gobierno que preside el señor Camps y sabrán qué es el despilfarro en estado puro y cosas mucho peores desde el punto de vista ético.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Cierra el turno de intervenciones el secretario general de Transportes.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Cachafeiro Vila): Muchas gracias a todos los portavoces. Lamento la situación del sector aéreo, y por supuesto que responderemos a todas y cada una de las preguntas.

Respecto a la intervención del señor Jorquera y a la reflexión que pedía el portavoz socialista en cuanto al ajuste presupuestario que afecta tanto a Sasemar como a Remolmar, tengo que decir que en ningún momento va a afectar ni a la seguridad ni a la operatividad del servicio. Hemos sabido aprovechar el periodo de bonanza económica para realizar unas inversiones muy importantes en la dotación de recursos, y en este momento poseemos una flota tanto de medios aéreos como de embarcaciones que está a la cabeza a nivel mundial. Entiendo perfectamente la preocupación que ha podido trascender a los medios de comunicación respecto a posibles despidos, como se citaba en algún medio. En este momento, de las 74 embarcaciones de que dispone Remasa, 70 son operadas y mantenidas por Remolmar. Actualmente hay del orden de 700 personas en estas embarcaciones.

Estamos negociando con los representantes de los trabajadores porque desde el Ministerio de Fomento estimamos que el ajuste es perfectamente viable dado que coincide la situación de que en este momento tres buques que son operados por empresas privadas van a ser sustituidos a muy corto plazo por tres buques propiedad de Sasemar, operación que será internalizada con personal de Remolmar. Esto quiere decir que las cifras que estamos barajando son muy próximas; estamos hablando de que actualmente tenemos del orden de 708 personas operando en los buques y con las negociaciones que estamos manteniendo hablaríamos del orden de 718 personas. Respecto a los ajustes en las plantillas del resto de embarcaciones, pueden afectar en torno a 58 trabajadores, de los cuales 46 serían acoplables en los tres nuevos buques que entrarán en funcionamiento de modo casi inmediato —creo recordar que el último entrará en funcionamiento a mediados de enero de 2011—, ocho serían acoplados en vacantes existentes en otras embarcaciones y cuatro podrían acogerse a prejubilaciones. Esto quiere decir que a muy corto plazo esperamos poder alcanzar un acuerdo en este sentido y personalmente pienso que el ajuste es perfectamente factible, y repito que no entraña en ningún caso ni el más mínimo riesgo de disminuir los niveles de seguridad o de operatividad en los servicios. Contestaremos a las preguntas del señor Macias porque me consta su especial preocupación por estos temas, y lógicamente trasladaré las repuestas a las preguntas del Grupo Popular en todo lo que afecte al sector aéreo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Muchas gracias, señor Cachafeiro.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (GONZÁLEZ LAXE). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001291) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001336).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Damos la bienvenida al señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, González Laxe. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (González Laxe): En primer lugar, agradezco la solicitud de comparecencia para poder explicar los presupuestos del sistema portuario español. Voy a intentar hacerlo de forma esquemática y al mismo tiempo didáctica para poder cubrir los diez minutos.

Señorías, 2009 fue el año de la crisis financiera que tuvo una traducción inmediata en el comercio, por tanto, eso también afectó a la actividad portuaria, que ha descendido en el tráfico una cantidad muy importante, aunque menor que la acontecida en el comercio internacional. ¿Qué paso a partir del año 2009? Desde septiembre de 2009 al día de hoy, octubre de 2010, los tráficos se han ido recuperando. Esperamos sobrepasar las cantidades de años anteriores al punto de estimar, siguiendo las indicaciones que al igual que nosotros efectúan otros consultores de que el crecimiento va a ser del 3,5 por ciento en el presente año y que se va a producir un crecimiento sostenido del 6 por ciento a lo largo de los próximos años, que en el año 2013 alcanzaremos los 500 millones de toneladas. Segunda pincelada. ¿Cómo se organizan los puertos españoles? Son 46 puertos gestionados por 28 autoridades portuarias y los hay de todo tipo, grandes, pequeños, medianos; puertos de fuerte especialización en materia energética e industrial; puertos con tráficos de mercancía general; puertos

de pequeño y mediano tamaño con tráficos más o menos diversificados y puertos extrapeninsulares. ¿Qué hace el sistema portuario español? Tratar de coordinarlos todos en el marco de libre comercio, y que se fomente la competitividad tanto individual como del conjunto y que se salvaguarde además el interés general.

¿Cómo enfocar los presupuestos dentro de la ley? La ley recientemente aprobada por las Cortes Generales ha servido para sentar las bases de una renovación tanto del modelo de organización como del modelo de funcionamiento. ¿Qué vínculos tiene la ley en lo que hace referencia a los presupuestos? A mi juicio, tres importantes. Los presupuestos se sustentan en un régimen de tasas más flexibles que tienden a cumplir el principio de autosuficiencia económica; en segundo lugar, se fija la rentabilidad del sistema en su conjunto, que no puede ser inferior al 2,5 por ciento; y en tercer lugar, se incentiva la captación de la iniciativa privada para los puertos. Para poder atender a eso que se denomina principio de la autosuficiencia económica, el sistema portuario español se organiza de común acuerdo entre Puertos del Estado y el conjunto de autoridades portuarias, y lo que hemos decidido en su conjunto las veintiocho autoridades portuarias con Puertos del Estado es el presupuesto que aquí presentamos. En relación con esto indicamos que el importe neto de la cifra de negocio presupuestado para el año 2011 para el conjunto del sistema va a ser de 1.013 millones de euros, mientras que el total de los gastos de explotación va a elevarse a 836 millones de euros, lo que deja el resultado previsto para el ejercicio de 177 millones de euros para el año 2011. Este resultado es netamente superior al cierre del ejercicio del año 2009, el malo de la crisis, que fue escasamente de 20 millones de euros. ¿Cómo podemos prever esta situación de autosuficiencia? En primer lugar, esperamos que haya un aumento de los ingresos derivados de los incrementos de los tráficos que va a compensar la reducción de las cuantías básicas de las tasas, tal y como se ha acordado en el Congreso de los Diputados; se rebajan las tasas pero al esperar un incremento de los tráficos vamos a poder cumplir estos resultados. En segundo lugar, prevemos una reducción sustancial de más del 5 por ciento de los gastos de personal y de más del 15 por ciento de los gastos de explotación. Con respecto a incentivar la captación de la iniciativa privada, tenemos dos ejemplos muy claros a través de la ley que son las terminales del muelle de El Prat en el puerto de Barcelona adjudicadas a un operador global, Hutchison Port Holdings, o el de Isla Verde del puerto de Algeciras, adjudicado a la naviera coreana Hanjin.

¿Qué vamos a hacer con la inversión? En los últimos años la inversión en puertos ha dado un salto adelante de una gran magnitud; se han invertido cerca de 8.500 millones de euros a lo largo del periodo 2000-2009. ¿Qué vamos a hacer ahora? A mi juicio tenemos ya suficiente capacidad para atender la demanda prevista y tenemos que asegurarnos la rentabilidad financiera; por eso hemos decidido de común acuerdo todas las autoridades portuarias que la inversión que antes iba destinada a la generación de abrigo pase ahora a la generación de muelles y de atraques. Antes lo de abrigo llevaba el 35 por ciento y lo de atraques y muelles el 22 y ahora va a ser el 25 por ciento para las aguas abrigadas y a los muelles y atraques les corresponde un 30 por ciento de la inversión. ¿Por qué hacemos eso? Porque queremos captar más tráfico y al mismo tiempo garantizar la rentabilidad, buscar el principio de autosuficiencia y captar iniciativa privada. ¿Cuánto se va a invertir en el año 2011? Se invertirán los 1.181 millones de euros establecidos en lo que se denomina tecnología presupuestaria valorada en devengos y va a ir descendiendo en los próximos años porque tenemos capacidad suficiente. ¿Cómo se va a distribuir? A modo de síntesis, las siete autoridades portuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía van a tener una inversión de 238 millones, muy parecida a la de las dos autoridades portuarias de Cataluña, que recibirán 210 millones, y a las que van a recibir las cinco autoridades de la Comunidad Autónoma de Galicia, con 195 millones, o las tres de la Comunidad Valenciana, con 163 millones. Asimismo, en cada una de las autoridades portuarias de Santander o de Murcia se llevará a cabo una actuación de aproximadamente 30 millones. Como creo que el interés fundamental de sus señorías es saber qué se va a hacer en cada uno de los puertos, permítanme que les de a toda velocidad, en estos tres minutos que me deben faltar, una pincelada de lo que se va a hacer en cada uno de los puertos.

En Pasajes destaca el proyecto de regeneración portuaria de la bahía con un presupuesto de 45 millones. En Bilbao está prevista la terminación de los muelles AZ-2 y AZ-3 adosados al dique de Ziérbana, con presupuestos de 46 y 34 millones de euros. En Santander, el desarrollo del nuevo muelle número 9 de Grao, destinado al tráfico Ro-Ro, con un presupuesto estimado de 26 millones. En Gijón lo más relevante será la terminación de las obras de la ampliación del puerto, que representa un presupuesto actualmente vigente de 716 millones. En Avilés se concluirán los trabajos de desarrollo de la margen derecha. En Ferrol se afrontará la conclusión de las obras de la segunda fase del puerto exterior. En Coruña se continúan las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias de Punta de Angosteira. En Vilagarcía de Arousa se continuará con desarrollo del proyecto de la terminal intermodal. En Marín, ría de Pontevedra, continuará como obra más importante el desarrollo del muelle comercial oeste. En Vigo continuarán las obras relativas a la ampliación de los muelles comerciales destinados a dar servicio a los tráficos de mercancía general. En Huelva se finalizarán las obras de la primera fase del muelle Ingeniero Juan Gonzalo y comenzarán los trabajos de la segunda. En Sevilla se finalizarán las obras de la nueva esclusa y se ejecutarán los dragados del Guadalquivir. En Cádiz destaca el lanzamiento de la nueva terminal de contenedores. En Algeciras se continuarán las obras de relleno y habilitación para instalaciones de Isla Verde. En Málaga destacan el lanzamiento

de la obra de habilitación y mejora de las condiciones de accesibilidad marítima en la dársena exterior, para atender básicamente a los buques cruceros y el abrigo exterior de la dársena de San Andrés. En Motril se prolongará el dique exterior y se dragará el canal de entrada. En Almería se continuarán los trabajos del muelle de Ribera de Carboneras. En Cartagena, una vez finalizadas las obras de línea de atraque de la terminal polivalente, se procederá a ejecutar el relleno de la explanada trasera y su posterior urbanización. En Alicante, las inversiones más importantes están en el muelle 14 donde se da servicio a los tráficos de crucero. En Valencia, el desarrollo de la nueva dársena norte. En Castellón, la prolongación del dique exterior. En Tarragona se va a finalizar la ampliación del muelle de Andalucía y se encuentra actualmente en proceso de adjudicación la obra de ampliación del muelle de la Química. En Barcelona están muy avanzadas las obras de rehabilitación del muelle de El Prat, donde se va a ubicar una terminal de contenedores, se va a ampliar el muelle sur y la ampliación del muelle adosado y se dará comienzo a una operación de refuerzo y mejora del dique del este. En Ceuta, el desarrollo de la habilitación de la explanada de ampliación del puerto. En Melilla está previsto que se rematen las últimas actuaciones relacionadas con el proyecto de la nueva terminal de pasajeros y mercancías Ro-Ro. En Baleares coincidía la ejecución simultánea de tres grandes inversiones, como la explanada y muelles comerciales al abrigo de Botafoch en Ibiza, el atraque de grandes buques cruceros en los muelles de poniente, el puerto de Palma y las nuevas oficinas de la sede de la autoridad portuaria. En Las Palmas, el desarrollo de la dársena de la Esfinge. Y en Tenerife se prevé el desarrollo de las obras de abrigo del puerto de Granadilla, con un presupuesto de 132 millones.

No quisiera acabar —solo un minuto— sin reflejar la gran importancia que tiene para el sistema portuario su conexión con el ferrocarril. Ya el secretario general presentó en su día el Plan estratégico de impulso del transporte de mercancías en España donde están implicados los puertos, y esa es la asignatura tan importante que aparece reflejada en la Ley de la intermodalidad.

Señora presidenta, creo que lo he hecho en diez minutos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Exactamente, menos 30 segundos. **(Risas.)** Gracias por ajustarse al tiempo y a su capacidad de síntesis. Le damos la palabra al señor Macias, del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

El señor **MACIAS I ARAU:** Bienvenido, señor González Laxe. Quiero agradecerle lo breve y sucinto que ha estado en su exposición. Yo voy a ser también muy breve. Le voy a entregar unas cuantas preguntas, básicamente referidas a lo que usted hablaba de la relación puerto-ferrocarril. Algunas son más de la competencia del señor Cachafeiro o de la señora Rodríguez-Piñero, pero en definitiva reflejan la preocupación de nuestro grupo por el acceso ferroviario al puerto de Barcelona. Compartimos la preocupación por el puerto de Barcelona y queremos conocer las previsiones del puerto de Tarragona. El Plan de impulso al transporte de mercancías y su relación con el ferrocarril y con el puerto también nos interesa. Finalmente, le hago unas preguntas con relación a la modificación de los consejos de administración de las autoridades portuarias, que voy a entregarle por escrito.

Hay también un par de preguntas sobre una partida, la 701, Barcelona, ampliación sur rehabilitación muelle de El Prat, donde veo una cantidad importante este año con un valor total del proyecto de 154 millones de euros. La pregunta es ¿esta cantidad viene derivada del incidente que sucedió con el hundimiento del muelle de El Prat? ¿Podemos decir en base a este proyecto presupuestario que, al final, esta reparación ha costado 154 millones de euros o aquí hay incluidos otros conceptos? Creo que es un matiz importante porque fue un incidente grave, por lo que conocer el alcance de lo que ha supuesto es una información elemental.

En otro sentido, aunque aquí no aparece, otro de los conflictos del puerto de Barcelona —que nuestro grupo ha seguido en su función de control del Gobierno— es la controversia entre las empresas concesionarias del dique oeste y la propia autoridad portuaria, derivadas incluso del alcance judicial. Con el máximo respeto a lo que decida la autoridad judicial en cuanto a responsabilidades en las que unos u otros puedan haber incurrido, repito que como nuestro grupo ha seguido este tema porque se trata de dinero público que hay que controlar nos gustaría conocer si está previsto que esto tenga algún alcance presupuestario, si se reclama una cantidad —no sé si se habla de 20 millones de euros—, si está prevista alguna partida de ingreso o de menor gasto de estos 20 millones de euros que la Autoridad Portuaria parece que reclama a las constructoras. Otra pregunta que es importante es que parece que la desviación presupuestaria, incluyendo estos 20 millones de euros controvertidos, es del 8 por ciento y me gustaría preguntarle si considera que esta desviación presupuestaria del 8 por ciento en una obra de esta magnitud es un hecho relevante o simplemente es un tema que habrá que seguir, repito, por la controversia judicial en estos momentos entre unos y otros. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Este es un tema que ya tendrá sus vías de conocimiento, pero comprenderá que por nuestra función de control de la acción del Gobierno debemos preguntarlo por si tiene derivadas presupuestarias simplemente en el día de hoy. Más adelante veremos si nuestro grupo acomete también más iniciativas en nuestra labor de seguimiento y control de la acción del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Ramallo.

La señora **RAMALLO VÁZQUEZ:** En primer lugar, y a la misma velocidad que el presidente de Puertos del

Estado, quiero darle la bienvenida a la Comisión y agradecerle sus explicaciones. Centraré mi exposición en las preguntas que le iré formulando y, para ser didáctica y pedagógica, las distribuiré en cuatro partes. En primer lugar, en lo que sería la puesta en marcha del nuevo régimen económico de los puertos, de la nueva Ley 33/10. En segundo lugar, le formularé algunas preguntas sobre los problemas que observamos en cuanto al mantenimiento del sistema de autofinanciación, que es la marca de calidad de nuestros puertos. En tercer lugar, acerca de la sostenibilidad del sistema y de las dimensiones de nuestras infraestructuras. Y, en cuanto lugar, acerca de los recursos económicos para hacer frente a la T-3. Son las cuatro líneas básicas que empezaré siguiendo para no perder el hilo argumental.

En cuanto al primero, que sería la puesta en marcha del régimen económico establecido en la nueva ley, el artículo 90 del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 incluye los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía a aplicar por cada una de las autoridades portuarias. Lo recoge el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado. A nuestro modo de ver no parece observarse para su fijación una serie de criterios homogéneos. Por ejemplo, no parece que puertos con alta rentabilidad como serían Algeciras o Barcelona vayan a reducir sus tasas portuarias para mejorar la competitividad, y puertos, por ejemplo, como Gijón, con gran necesidad de generación de recursos para hacer frente a su alto endeudamiento o que tienen, por ejemplo, como es el caso de Málaga, una rentabilidad negativa, no parece que las vayan a incrementar. Las preguntas que quisiéramos plantearle son: Qué criterio ha sido el defendido por Puertos del Estado en su función de coordinador del sistema portuario de interés general y qué negociación se ha llevado para que las distintas autoridades portuarias establecieran los coeficientes correctores de las diversas tasas. De este mismo proyecto ley de Presupuestos Generales del Estado se deduce que la rentabilidad del sistema portuario en el año 2011, sin considerar los resultados extraordinarios, está muy por debajo del objetivo de rentabilidad que establecíamos en la ley, que era del 2,5. Por lo tanto, considerando la evolución de los tráficos, el nivel de ingresos y gastos, ¿cuándo se puede alcanzar la rentabilidad que nos hemos marcado como objetivo en la ley? Esa sería una pregunta, y otra sería: Dado que es conveniente, especialmente en este periodo de crisis, no incrementar las tasas portuarias para favorecer como se viene manteniendo la competitividad de la economía española, ¿por qué no se hace el mayor esfuerzo en reducir los gastos de explotación para intentar aproximarse evidentemente a la rentabilidad-objetivo que nos hemos marcado? El artículo 89 del mismo proyecto de ley incluye las bonificaciones propuestas para las distintas tasas portuarias. Mis preguntas serían: ¿Ha simulado Puertos del Estado los efectos de aplicación que tendrían dichas bonificaciones sobre la evolución prevista de los tráficos y sobre la cuenta de resultados de los puertos con el objetivo de valorar su oportunidad y de mejorar la posición competitiva de cada uno de ellos sin condicionar su autosuficiencia económica y el marco de leal competencia que debe existir entre los distintos puertos? Si no es así, es decir, si no se ha hecho esa simulación, le preguntaríamos con qué criterios Puertos del Estado ha aceptado estas bonificaciones propuestas. Como segunda pregunta, también teniendo en cuenta estas previsiones de tráfico, ¿se ha comprobado el cumplimiento de los límites establecidos en la ley para el montante global de bonificaciones de cada una de las autoridades portuarias? Porque, por ejemplo, las bonificaciones incluidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado —y pongo de ejemplo, aunque hay más, la Autoridad Portuaria de Barcelona— parece que superan los porcentajes máximos de bonificación establecidos en la Ley 33/2010, ya que se establecen bonificaciones de hasta el cien por cien, cuando el máximo previsto en la ley era del 40 por ciento. Al no ser los criterios de aplicación, ¿nos pueden explicar a qué interpretación correcta y de aplicación obedecen este tipo de bonificaciones? Esto en cuanto al primer bloque.

En cuanto al segundo bloque, hablaba del problema de la autofinanciación del sistema portuario. Sin tomar en consideración los resultados extraordinarios que podría ocasionar el fallo del Tribunal Constitucional sobre las tasas portuarias, los recursos generados por el sistema portuario se van reduciendo año a año, desde el máximo aproximadamente de 600 millones de euros del año 2007 hasta algo menos de 450 millones de euros en 2009, lo que representa una caída aproximadamente del 25 por ciento, 10 puntos superior a lo que representaría la caída de los tráficos, debido a un incremento importante y sostenido de los gastos de explotación. Por lo tanto, las preguntas serían: ¿A qué ha sido debido este importante crecimiento de gastos corrientes de explotación? ¿Es sostenible tender al incremento de los gastos financieros del sistema? ¿No debería hacerse un mayor esfuerzo de reducción del gasto corriente y los gastos financieros para mejorar el fin que tendríamos, la competitividad de los puertos, compatibilizando la necesaria reducción de las tasas con el mantenimiento de la capacidad de generación de recursos y considerando la posible previsión de evolución de los tráficos acompasado con el ritmo de inversión anual que se quiere llevar a cabo? Por lo tanto, queremos saber si hay alguna estrategia definida para revertir esta situación a la vista de la posible evolución que pudieran ir teniendo los tráficos; si cree que podría estar en riesgo el mantenimiento del principio de autofinanciación de las autoridades portuarias y si no hay previsto aprobar planes de saneamiento para autoridades portuarias como, por ejemplo, Málaga o Motril, con importantes rentabilidades negativas, no estructurales año tras año, interviniendo si hiciera falta el puerto por Puertos del Estado de acuerdo con lo que se dispone en la disposición adicional segunda de la Ley 33/2010. Ese sería el segundo bloque.

El tercer bloque se refiere a la sostenibilidad de nuestro nivel de inversión en los puertos y si no estarán sobrecapacitadas nuestras infraestructuras. Es decir, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado mantiene el nivel anual de inversión pública de los puertos por encima de los 1.000 millones de euros. En un escenario de reducción de recursos generado por múltiples factores, el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado prevé que más de una tercera parte de los orígenes de los recursos para financiar inversiones debe provenir de endeudamiento, es decir, casi 440 millones de euros. Por lo tanto, ante un escenario de contracción de tráficos, de previsible lenta recuperación —esperemos, y todo apunta a que eso sea así—, queremos saber si considera necesario este nivel inversor para potenciar nuestra posición competitiva de los puertos; si cree que en los puertos españoles hay una sobrecapacidad infraestructural; si no cree que en el marco de esta autosuficiencia económica y del nuevo marco regulador de la Ley 33/2010 la existencia de esta sobrecapacidad de infraestructuras reduce nuestra posición competitiva de un puerto en un escenario a nuestro modo de ver de fuerte competencia internacional que impide la reducción progresiva de las tasas portuarias, incrementando los costes logísticos de nuestras industrias; y si se considera que como norma general y como elemento saludable a nuestro modo de ver para mantener un leal competencia, que sería lo deseable, entre puertos, se mejora nuestra posición competitiva a la vista de esta situación y se desarrollan nuestras infraestructuras portuarias básicas, es decir, diques, abrigo, canales de acceso, esclusas, y si ese nivel inversor de los puertos debe limitarse para los próximos años a su capacidad de poder generar recursos. Por lo tanto, creemos que el nuevo marco normativo da un gran impulso a la inversión privada en los puertos a través de mayores ventajas económicas, sobre todo en temas de concesión de terrenos y de infraestructuras, y una pregunta al respecto sería si se ha considerado la posibilidad de impulsar más estrategias y planes específicos de inversión privada e inversión público-privada en los puertos como mecanismo para poder acomodar este nivel de inversión pública a los recursos que puedan generar las propias autoridades portuarias. En cuanto al nivel de endeudamiento, le quiero preguntar si este se considera adecuado, así como que puedan autorizarse nuevos endeudamientos. Según el proyecto de presupuestos para el año 2011, el servicio anual de la deuda ascenderá a más de 180 millones de euros, creciendo en los años sucesivos, lo que representa a nuestro modo de ver un porcentaje elevado sobre la generación de recursos anuales.

Por último, le quiero hablar de los recursos para hacer frente al fallo del Tribunal Constitucional sobre la T3, sobre las tasas portuarias. En el ejercicio 2009 se aprovisionaban aproximadamente 240 millones de euros para hacer frente al principal de las sentencias declaradas firmes sobre las tasas portuarias de acuerdo con el fallo del Tribunal Constitucional, ocasionando que el resultado del conjunto del sistema —y voy terminando— fuera por primera vez negativo. El Consejo de Ministros aprobó en 2010 asignar en una primera fase 90 millones de euros para hacer frente a esas sentencias provenientes del Fondo de contingencias, pero no parece que los presupuestos del sistema portuario prevean nada a estos efectos. Por lo tanto, quiero preguntarle si puede confirmar que efectivamente los Presupuestos Generales del Estado para 2011 prevén algo al respecto, tanto en lo que se refiere a aprovisionar las cantidades como a las aportaciones que se deben realizar a las autoridades portuarias. Por lo tanto, ¿cuál es la situación a este respecto y cuándo se van a librar los fondos aprobados por el Consejo de Ministros este año, en 2010? Estas son evidentemente nuestras dudas y reflexiones, y le agradezco en mi nombre y en el de mi grupo su presencia hoy y, de antemano, las respuestas que sin duda arrojarán mucha luz a todas estas preguntas.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista José Manuel Bar tiene la palabra.

El señor **BAR CENDÓN:** Señor presidente del ente público Puertos del Estado, señorías, haré una intervención necesariamente breve, diría que casi por imperativo moral, dada la cantidad de comparecientes del día de hoy. Quisiera comenzar por agradecer al señor González Laxe en nombre de mi grupo no solo su generosa exposición de hoy sino también la magnífica labor que a nuestro juicio se está desarrollando desde la presidencia del ente en esta difícil coyuntura.

Señorías, quien haya podido seguir las comparecencias de hoy y las de la mayoría de comisiones en estos días coincidirán en que la tónica general, las referencias más reiteradas son a la austeridad, la eficiencia, la competitividad, las vías para la recuperación, la cohesión social y territorial o la sostenibilidad, sobre todo para evitar errores del pasado. Son y constituyen objetivos comunes de cada departamento, aunque para cada cual estos conceptos tengan unas implicaciones diferentes. Por ello, y en lo específicamente referido a la materia que ahora tratamos, me gustaría plantear al hilo de este debate presupuestario dos ideas básicas. Voy a ir solo a las básicas porque no se trata de una comisión monográfica; tiempo habría para ello. La primera es de qué hablamos cuando nos referimos a la austeridad o a la contención del gasto en Puertos del Estado, cuál es realmente su alcance, y la segunda, en qué contexto estratégico, no solo económico o coyuntural, nos llega el presente presupuesto y en qué contribuye a unos objetivos de futuro. En cuanto a la primera cuestión, hemos tomado nota de que la merma presupuestaria, que viene a suponer unos 257 millones de euros con respecto a 2010, no responde a un parón inversor, sino que este bajón lo que viene a significar es la culminación de un esfuerzo realizado en los últimos años y la finalización de varios importantes proyectos en infraestructuras portuarias. Por

ello en modo alguno puede decirse que se trate de un recorte que hipoteque el futuro, porque de alguna manera el futuro ha sido implementado ya o está a punto de alcanzarse como en los casos de Algeciras, el muelle sur de Barcelona y Gijón. Por otra parte, revisando los planes de inversiones reales y de actuaciones más notorias, he podido sumar —corríjame si me equivoco— hasta 3.885 millones de euros presupuestados en un horizonte que llega hasta 2015. Son obras que alcanzan a 35 de los 46 puertos de titularidad estatal. Hablaba usted en el periodo de 2000-2009 de 8.500 millones de euros, me ha parecido entenderle. Por eso no es casualidad —permítame la referencia personal— que haya tenido la satisfacción personal de encontrar entre la suma las importantísimas actuaciones en los dos puertos que constituyen mis referencias biográficas básicas, el de Ibiza y el de Vigo, sendos puntos geográficos al Atlántico y al Mediterráneo que me estiran vitalmente, uno por cada brazo, a este y a oeste, y a los que Puertos del Estado destina 113 y 63 millones de euros respectivamente en este horizonte 2015. Y sé muy bien lo que significará para ambas ciudades, como sé muy bien también lo que significará para el resto de ciudades en el listado de inversiones que usted nos ha leído hoy.

En cuanto a la segunda cuestión, la del contexto estratégico, este presupuesto nos llega coincidiendo con la entrada en vigor de la Ley de reforma del régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, y esto nos trae a colación algunas reflexiones sobre la importancia trascendental de nuestro sistema portuario. Solo refresco algunos datos ya conocidos por sus señorías. El papel del sistema portuario para la economía española viene dado porque el 85 por ciento de las importaciones y la mitad de las exportaciones se mueven por esta vía. Significa el 20 por ciento del PIB del sector del transporte y da empleo directo a más de 35.000 personas y a unas 110.000 de forma indirecta. Miles de empresarios y de inversores en sus negocios y la propia economía de muchas comunidades y ciudades dependen del buen funcionamiento de sus puertos. Es por ello que el presupuesto de este año, más que en ninguna coyuntura, debiera coadyuvar y concurrir con los objetivos que nos movieron a aprobar no hace mucho esta ley y que no son otros que construir de modo sostenible la calidad y la eficacia de nuestros puertos y de los servicios que prestan, dotándolos de competitividad, mejorando su productividad, su interconectividad, intermodalidad y rebajando los costes para los usuarios, haciéndolos accesibles para los ciudadanos, etcétera. En conclusión, piensa nuestro grupo ambas razones —por el plan inversor y por la congruencia coyuntural— que son unos buenos presupuestos. Son unos presupuestos que nos van a permitir crecer a pesar de la austeridad y de la contención del gasto. Son los que mantendrán la política portuaria, si me permiten la metáfora, viento en popa aunque haya que amarrar con firmeza el timón. Y precisamente pensando en esta imprescindible complementariedad entre la ley que pone en marcha una reforma estructural de tanto calado y la ley que la alimentará presupuestariamente, me gustaría acabar formulando al compareciente algunas cuestiones que son pertinentes.

Señor González Laxe, en primer lugar, desde la perspectiva portuaria, la inversión ya realizada y la programada para el futuro, ¿va a permitir a las autoridades portuarias mejorar su competitividad y ser más eficientes? En segundo lugar, las inversiones realizadas en las distintas autoridades portuarias, ¿se han efectuado salvaguardando el interés general de todo el sistema portuario? ¿Han pensado también en la cohesión territorial y la cooperación o se detectan algunas disfunciones? En tercer lugar, desde el punto de vista presupuestario, ¿se están recogiendo en los planes de inversiones de las autoridades portuarias el grado de especialización que se preveía para cada una de ellas? En este sentido, por último, ¿están preparadas las infraestructuras del sistema portuario de interés estatal para afrontar las demandas de futuro o a qué más necesitaríamos proyectar prioritariamente las inversiones, por ejemplo, a integrarlas en las grandes cadenas mundiales de distribución comercial?

Por nuestra parte, queda solo reiterarle la felicitación tanto por la puesta en marcha de la nueva Ley de Puertos como por los esperanzadores presupuestos que nos ha presentado.

El señor **PRESIDENTE:** Para responder a las preguntas tiene la palabra el presidente de Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (González Laxe): Espero las preguntas más pormenorizadas que han anunciado los portavoces de CiU y del Grupo Popular, pero en términos generales puedo responder. Primero, con el portavoz, señor Macias, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), concuerdo desde hace ya bastante tiempo con lo que es la apuesta portuaria y su conexión con otros modos de transporte. Creo que los dos somos partidarios de que no pueden haber dos sistemas que estén aislados el uno del otro sino que tienen que ser complementarios. De nada vale trabajar con fuertes inversiones en un tema, en un modo de transporte, en este caso puede ser el transporte marítimo o equipamiento portuario, desatendiendo lo que puede ser la actuación en los accesos ferroviarios a los puertos. Imagino que en los presupuestos ha contemplado con satisfacción dentro de la coyuntura económica existente las líneas por la que aparece el tratamiento del acceso ferroviario dentro del puerto de Barcelona. El secretario general de Transportes acaba de explicar el Plan de transportes y su conexión general. Creo que es una gran apuesta y sobre todo lo es la gran apuesta por el corredor mediterráneo y la futura expansión comercial que desde las industrias ubicadas en el *hinterland* de Barcelona pueden realizarse a través de la potenciación del puerto.

Con respecto a las preguntas vinculadas a unas obras en concreto, sabemos perfectamente tanto usted como yo y la Autoridad Portuaria que hay una cierta controversia con determinados muelles que hay ahí. La solución se ha tomado desde la Autoridad Portuaria de Barcelona, que es la que tiene que tomar la decisión. El presidente del Puerto de Barcelona, oído el consejo de administración de dicha Autoridad Portuaria, da traslado al fiscal de esta situación. Por tanto, esperamos a que sea el final de ese procedimiento el que dirima la situación que hay. Yo he leído, igual que usted, en los medios de comunicación las distintas discrepancias existentes. Por tanto, esperamos eso. ¿Está contemplado en el presupuesto? Evidentemente no, en la medida en que no se puede contemplar esa provisión que no se sabe cuál es. Como no tiene cuantía estimada no se ha hecho. Esperamos a lo que diga el fiscal. Creo que el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona y su consejo de administración han actuado correctamente en esta decisión porque lo han hecho después de una investigación interna dentro de la Autoridad Portuaria, de la que algunas partes tenemos conocimiento, y la que tiene que tomar una posición a por be y que sea la justicia la que lo determine.

Me pregunta sobre los consejos de administración de las autoridades portuarias. Como usted sabe muy bien, es la comunidad autónoma la que tiene que nombrar la mayoría del consejo de administración de la Autoridad Portuaria. Es ella, y estamos esperando porque creo que es bueno que lo haga cuanto antes mejor para que los consejos de administración de los puertos funcionen ya con los consejos renovados. Sé que el trámite parlamentario dio de sí este tipo de articulado, que es el que tenemos que aplicar porque entraba en vigor a los 21 días de la publicación de la ley, que fue el 7 de agosto. Por tanto, a principios de septiembre es cuando tenía que procederse a la renovación.

Con respecto a la representante del Partido Popular, la señora de Santa Ana, más que una pregunta ha hecho un curso de gestión portuaria. Ella, como buena conocedora y además volcada en este tema —y me parece estupendamente bien— no pierde la perspectiva de su anterior puesto de presidenta de una autoridad portuaria, concretamente de Marín, y es obvio que haga un sinfín de preguntas que darían pie a un discurso. Yo intento simplificarlas mucho. Primero, existen unas tasas que se aplican al buque, a la mercancía y al pasaje. Conforme a la ley, son criterios homogéneos. Nadie puede tener un criterio distinto. Es el mismo para todo el sistema portuario. A partir de ahí, cada puerto puede proponer un margen de flexibilización. Es la primera vez que tenemos que hacerlo, y este sistema portuario que han acordado sus señorías, y que yo tengo que aplicar, es tan transparente que en los planes de empresa que muestren las autoridades portuarias y concuerden con Puertos del Estado, es donde tiene que aparecer esa flexibilidad que luego está reflejada en los presupuestos. Es transparente, extraordinariamente transparente. Por tanto, ahí sabemos lo que va a hacer cada uno. ¿Qué hemos intentado en los planes de empresa? Evitar que al comienzo de este periodo, aquellos puertos que estén muy próximos, no compitan de forma desleal unos con otros, con un descenso o con una subida de las propias tasas al buque, a la mercancía, al pasaje. A lo largo del desarrollo en el tiempo, habrá diferencias entre uno y otro, pero serán producto de la eficiencia o del trabajo desarrollado. El puerto más eficiente, teóricamente tiene mayor capacidad para bonificar y el puerto menos eficiente tendrá que soportar la carga de una gestión no tan eficiente. Esto es lo que hemos acordado, jugamos en un sistema de mercado de forma transparente en el que buscamos que todo el mundo sepa lo que va a hacer el otro.

Los puertos en este año —las tasas son para el año 2011— han sido prudentes —no digo conservadores—, en el sentido de que han dicho vamos a ver lo que va a pasar. ¿Por qué han sido prudentes? Porque estamos viendo que hay una recuperación económica, y por tanto, hay un incremento de los tráficos. De esa manera vamos a calcular lo que hay. Cada puerto, por tanto, ha simulado. La ley que ustedes han aprobado ha obligado a los departamentos económicos y financieros de las autoridades portuarias y a los servicios técnicos de Puertos del Estado a trabajar en la perspectiva comercial, en la perspectiva financiera y en la perspectiva económica. Creo que ese será uno de los grandes éxitos que ustedes, como responsables de la votación de la ley, han introducido en la misma. Y yo no puedo hacer otra cosa que felicitarles; primero, porque lo comparto, pero ustedes son los que han aprobado la ley y yo tengo que aplicarla. Por tanto, los criterios son buenos.

¿La rentabilidad del 2,5 se va a obtener? Sí, en el año 2011, porque esa es nuestra obligación. Nosotros no podemos infringir la ley, no puedo infringir la ley, tendré que tender el palo y jugar con muy poquita zanahoria, pero sí con el palo, para que se pueda cumplir. ¿Cómo lo vamos a hacer? Como usted mismo ha explicado, esperamos que los tráficos aumenten. Ustedes mismos han dicho que bajemos las tasas, pero si las tasas bajan, los ingresos disminuyen. ¿Cómo podemos compensar esta bajada de los ingresos si bajamos las tasas? Aumentando los tráficos y al mismo tiempo reducimos los gastos de explotación. Si comparamos los gastos de explotación del año pasado con respecto al año que viene, observará que tanto los gastos de personal como los de explotación descienden. ¿Qué es lo que aumenta? Aumentan los gastos de amortización, que son la derivada de las fuertes inversiones que hay, hasta tal punto que podríamos decir —y es lo que me gustaría que saliera en las revistas internacionales para mantener la posición competitiva— que la cifra de negocio por empleado en el año 2011 va a ser un 2,5 por ciento más que la que hemos obtenido en el año 2010, es decir lo que vamos a intentar ganar por ventas o lo que vamos a ingresar, dividido por el personal, va a aumentar porque el personal apenas aumenta. Si usted me dice que hay que reducirlo todavía mucho más, yo estoy de acuerdo

en que hay que reducir determinados servicios, pero, ¡cuidado!, no tomemos la cantidad absoluta porque tenemos que desagregarlo mucho. ¿Qué me gustaría a mí? Que como en un puerto —y seguro que usted estará de acuerdo conmigo pues fue presidenta de uno— todo lo que es promoción internacional es costoso y hay que hacerlo y todo lo que es eficiencia tecnológica también es costoso y hay que hacerlo, tenemos que trabajar para que el personal sea mucho más eficiente y el equipo directivo impulse la mayor productividad. ¿Tenemos estudios de simulación? Sí, lo tenemos todo porque si no no seríamos capaces de aplicar esa complejidad que a veces tiene la ley, que si un porcentaje, que si otro porcentaje… ¿Que nos podemos equivocar? Es posible, yo creo que hasta ahora ningún economista ha acertado y por tanto yo no voy a ser el primer premio Nobel de Economía español; bien que me gustaría. **(Risas.)**

La proyección de los tráficos con las bonificaciones de los grandes puertos es lo que han pedido ellos. Hemos tratado de ajustarnos a la petición de esos grandes puertos que están en el mercado internacional. Un país europeo, Italia, ha reaccionado hace una semana jugando en Cagliari y en Nápoles. Nosotros también tenemos más cartas, las que nos da la ley, por ejemplo con bonificaciones a la tasa de ocupación, algo que ningún puerto español ha utilizado todavía pero es una carta que tienen guardada y la tendrán guardada cuando ellos jueguen la baza. Los presidentes de los puertos en los que usted y todos nosotros estamos pensando ahora son buenos estrategas, jugarán bien esa baza.

¿Vamos a seguir manteniendo las inversiones? No, ya he dicho que no, lo dije el año pasado creo que por primera vez y sigo insistiendo en ello. Si en el presupuesto de 2011 están previstos mil ciento y pico millones de euros, en el año 2014 va a haber 654 millones, la mitad y de común acuerdo con las autoridades portuarias porque ellas también son conscientes de que ya tenemos capacidad suficiente. El endeudamiento que nosotros vamos a alcanzar nunca va a superar el 20 por ciento del activo consolidado y por tanto tenemos un colchón que nos permitirá afrontar esas fuertes inversiones que determinadas autoridades portuarias han acometido, llámense Gijón, llámense A Coruña.

A los puertos que tienen resultados, digamos, muy justos, a esos puertos es a los que vamos a ayudar. ¿Cómo? Con la rentabilidad de todo el sistema portuario español, que es del 2,5; habrá unos que no lleguen, ¡ya lo sé!, pero hay otros que lo sobrepasan; por tanto nosotros vamos a jugar con todo. Por eso la labor de Puertos del Estado es de coordinación más un poco de diplomacia, porque son 28 empresas y cada una tiene que competir y jugar. Mi papel ahí es un poco de diplomacia y mucha coordinación y sobre todo escuchar bien lo que pide, lo que solicita y lo que exige cada autoridad portuaria. ¿Vamos a apostar por las competencias logísticas? Sí, sin duda alguna, vamos a por ello. ¿Y vamos a intentar entrar en las cadenas de suministro global? También. ¿Cómo lo tenemos que hacer? Tenemos que admitir en España que entre la iniciativa privada internacional. Nos faltan dos grandes operadores internacionales PSA, Puerto de Singapur, y Eurogate. ¿Y por qué no pueden estar aquí? Quizá no en el Mediterráneo, en los puertos situados en el Mediterráneo ya están los otros grandes operadores pero en la fachada atlántica y cantábrica bien podrían estar. Es un éxito que el puerto de Algeciras esté compartiendo junto con una histórica más, una emergente Hanjin coreana, con su gran alianza. Creo que eso sí lo podemos hacer.

Finalmente, como bien sabe, con respecto a la T-3 el Consejo de Ministros aprobó 90 millones de euros para cinco autoridades portuarias, las más necesitadas en ese momento. A través del Fondo de contingencia hemos solicitado al Gobierno la aprobación de otra remesa por importe de 144 millones de euros y confío en ello. ¿Por qué confío en ello? Porque la resolución del Consejo de Ministros se dijo: Se aprueba la primera remesa de las siguientes que van a venir. Una vez que está reconocido y aprobado, evidentemente la preocupación, la mía, la suya y la de los presidentes de las autoridades portuarias, es la misma: que se apruebe cuanto antes, que se conceda el dinero cuanto antes y eliminemos esta situación que no es derivada de la Autoridad Portuaria, que no es derivada de Puertos del Estado y que tampoco es derivada el propio Gobierno. Las leyes se hacen aquí, fueron recurridas y los tribunales han decidido que la ley aprobada en esta Cámara no cumplía con una parte de la legalidad. Todas las inversiones están hechas salvaguardando el interés general, todas están hechas de común acuerdo entre las autoridades portuarias. Me siento muy satisfecho de que tanto los planes de empresa del año pasado como los de este año fueran de común acuerdo, no hay discrepancia y hasta inclusive los que ganan más son los que más aportan para sufragar no solidariamente sino compensar a los que menos ganan.

Sin duda vamos a especializarnos y vamos a ver un camino de especialización cada vez más intensivo, sin duda. Y cada puerto va a especializarse en una serie de tráficos, es indudable. Lo que tenemos que tener claro es que un puerto si no está en una cadena de suministro global tiene poco que hacer. Y aquellos puertos que compartan *hinterlands* muy próximos tienen que aliarse. La competencia entre dos puertos pegados uno con otro no tiene ningún sentido. No vamos a estar peleándonos por el mismo tráfico, por las mercancías que exportamos o las mercancías que requieren nuestras industrias. Aquí la cuestión no es desviar nuestros tráficos sino captar nuevos tráficos. En el sistema general si desvías de A a B, la cantidad total sigue siendo la misma; se resuelve la cuenta de resultados de un puerto en detrimento de otro, pero nuestro objetivo es captar nuevos tráficos.

Señor presidente, me gustaría seguir con esta cuestión porque disfruto, pero creo que no es el momento. Invito a los portavoces el día que quieran a venir a Puertos del Estado a tener una charla distendida, en la que tomaría nota de todas las sugerencias que me hagan.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor González Laxe. Efectivamente, ha sido todo muy interesante y nos hubiera encantado que pudiera continuar pero, como usted mismo indica, tenemos a otras autoridades esperando. Estaríamos encantados de que pudiera comparecer un día para que los grupos plantearan aquellas inquietudes que les han quedado pendientes. Así que le volveremos a ver pronto.

Vamos a despedir al presidente de Puertos del Estado y vamos dar la bienvenida a don Teófilo Serrano, presidente de Renfe-Operadora.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA (SERRANO BELTRÁN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001288) Y CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ (número de expediente 212/001333).

El señor **PRESIDENTE:** Comenzamos la comparecencia del presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-Operadora. Le damos la bienvenida y la palabra a don Teofilo Serrano Beltrán.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Serrano Beltrán): Muchas gracias, señoras y señores diputados, por permitirme estar aquí dirigiéndome a todos ustedes. Voy a tratar de respetar lo que ha sido un día muy duro de trabajo y, por tanto, voy a intentar ser muy breve en mi primera intervención, aunque estoy más que dispuesto a contestar a todo aquello que ustedes quieran plantear. Mi intervención va a consistir en dos partes. En la primera, les comentaré algunas cifras básicas de lo que son las cuentas de una empresa, y luego explicaré al final por qué digo las cuentas de una empresa y no digo los presupuestos de Renfe-operadora. Y en línea con lo que acabo de avanzarles, la segunda parte de mi intervención consistirá en una reflexión sobre el futuro de Renfe-Operadora y lo que debemos esperar de ella en los próximos años.

El importe neto de la cifra de negocios de Renfe-Operadora, es decir los ingresos generados por las operaciones de transportes de viajeros y mercancías que constituyen el objeto de la empresa, alcanzará según nuestras previsiones, 2.189 millones de euros, un 11 por ciento por encima de la previsión de cierre del año 2010, que entendemos que se situará en 1.965 millones de euros. De los 2.180 millones, 1.911 corresponden al transporte de viajeros, el 87,7 por ciento del total, y 269 millones al transporte de mercancías, el 12,3 por ciento del total. A pesar del menor peso relativo de los ingresos generados por las mercancías, resalto la continuidad de la previsión de la recuperación de esta actividad en 2011, ya iniciada en 2010, frente a las cifras que tuvimos en el año 2009. Desde unos ingresos de 233 millones de euros en 2009, prevemos alcanzar 241 en 2010 y 269 en 2011. Acompasada con esta evolución de los ingresos, la previsión de crecimiento en términos de tonelada por kilómetro transportada es del 12,9 por ciento respecto a 2010, cifra en consonancia con la decidida apuesta del Gobierno por un transporte seguro y sostenible de mercancías. En el caso de los viajeros, el crecimiento de ingresos que proponemos —que pensamos que va a suceder— es del 10,9 por ciento respecto a 2010, que se puede desglosar en 2,1 por ciento de incremento para los servicios de cercanías y media distancia, y del 15,7 por ciento para los de alta velocidad-larga distancia. Por su parte, los viajeros por kilómetro transportado en 2011 alcanzarán los 22.863 millones, con un crecimiento del 5 por ciento frente a 2010, que se apoya básicamente en el incremento de demanda esperado para el año próximo con motivo de la puesta en funcionamiento a finales de este ejercicio de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Levante. Por lo que se refiere al resto de ingresos de explotación, estos alcanzarán los 255 millones de euros, de entre los que destacan 61 millones de euros que tenemos previsto obtener a través del área de fabricación y mantenimiento, o los 44 millones derivados de la apertura de Renfe-Operadora en el mercado exterior.

Por lo que se refiere a los gastos, el total de los mismos, excepto los derivados de la amortización y la financiación de las inversiones, presenta una previsión para 2011 que alcanza los 2.643 millones de euros. De este importe, menos de un tercio, 829 millones, corresponden a los gastos de personal, para los que se ha contemplado la congelación salarial incluida para toda la Administración General del Estado en estos presupuestos, de acuerdo con lo que prevé el convenio de Renfe-Operadora. A los cánones abonados al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, por el uso de las líneas y de las estaciones corresponde un importe total de 385 millones de euros, es decir, un 14,6 por ciento de los gastos de explotación. En el caso de los servicios de alta velocidad-larga distancia, este porcentaje se eleva hasta un 27,1 por ciento y le corresponden 308 millones de euros. El resto de servicios prestados por el ADIF diferentes de los cánones supondrán en 2011 un total de 414 millones de euros, un 15,7 del total de los gastos, de los cuales, como partida más importante, está la correspondiente al suministro de energía para la tracción de los trenes, que supone 265 millones de euros. Por volumen, la siguiente partida más significativa de los gastos son los servicios al exterior que están asociados al mantenimiento, reparación y limpieza del material rodante, que supondrá en 2011 un gasto de 353 millones de euros. Con estos datos, el Ebitda —resultado antes de amortizaciones e intereses— previsto para 2011 se sitúa en 324 millones de euros positivos, incluyendo la previsión de compensación por

la prestación de obligaciones de servicio público que se determinarán en función de lo señalado en el acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de julio de 2010 que esta mañana ya fue mencionado ampliamente por la secretaria de Estado y en lo que por tanto no me extenderé más en esta intervención.

Respecto a los gastos de capital, las amortizaciones y los gastos financieros presentan para 2011 una evolución creciente consecuencia de la incorporación de material rodante que se está produciendo en estos años —el material nuevo es más caro y por tanto requiere más gastos de amortización—, así como del volumen de endeudamiento alcanzado durante estos años pasados para atender el plan de inversiones que se recogía en el contrato-programa que finalizará el próximo 31 de diciembre. El resultado, después de gastos financieros y amortizaciones, se situará en 239 millones de euros negativos que suponen una mejora considerable sobre los 316 millones negativos que prevemos para 2010, que a su vez son también una mejora sobre los 378 millones que contemplaba el presupuesto inicial de 2010; confiemos en que también en 2011 podamos mejorar esta previsión.

A continuación me voy a referir a las inversiones de Renfe-Operadora en el contexto del programa de actuación plurianual 2011-2013. En concreto, en 2011 la empresa tiene previsto invertir 635 millones de euros, de los cuales 628 se destinarán a inversiones reales y 7 millones a inversiones financieras; de esos 628 millones de euros, 390 millones se destinan a modernizar la flota de trenes, 237 a la adquisición de nuevo material y 153 a la mejora del actual, lo que no quiere decir que vayamos a adquirir nuevo material sino que estamos pagando anualidades de material que ya hemos adquirido. Los 238 millones de euros restantes se destinarán a otras inversiones, construcción y mejora de talleres, equipamiento de estaciones de cercanías, plan de accesibilidad, actuaciones en materia de seguridad informática, etcétera. Siendo estas las cifras fundamentales de las cuentas de la empresa Renfe-Operadora, quisiera hacer la reflexión que prometí al principio. Renfe-Operadora presta, como ustedes saben muy bien, dos tipos de servicios: unos servicios de carácter comercial en los que las cantidades y los precios vienen fijados por condiciones de mercado, y unos servicios de interés general con obligaciones de servicio público, cuyos precios y cantidades vienen fijadas por la autoridad responsable de la prestación de esos servicios públicos. En ambos tipos de servicios Renfe tiene la obligación de ser eficiente y productiva, y ello por razones diferentes pero bien complementarias. En el caso de los servicios comerciales, si Renfe no es eficiente y productiva entraría en pérdidas y, como se trata de unos servicios que no pueden ser compensados de acuerdo con la normativa europea, una senda de pérdidas continuadas en este tipo de servicios llevaría a poner en peligro la continuidad de la empresa y, por tanto, la continuidad en el empleo de sus 13.900 trabajadores. En el caso de los servicios de interés público, también tenemos la obligación de ser eficientes y productivos porque se trata de fondos públicos que las autoridades competentes destinan a subvencionar servicios de transporte de acuerdo con lo que ellos entienden que son las necesidades de la sociedad en este campo, y tenemos la obligación de ser eficientes y productivos porque ese dinero sale de los presupuestos generales, sale del bolsillo de todos los ciudadanos y podía ser destinado a otras actividades si nosotros aumentáramos nuestra eficiencia. Además, tenemos la obligación de ser eficientes y productivos porque en el futuro, cuando el Gobierno lo decida, serán unos servicios en los que existirá competencia y esta solo puede ganarse a través de aumentar la eficiencia, la productividad y la eficacia de una empresa. Por tanto, Renfe se encuentra en una encrucijada fundamental en su trayectoria, porque tiene que ser una empresa de verdad, tiene que dejar de ser contemplada por todo el mundo como un organismo público, como parte de un ministerio, como parte de una administración, y ser contemplada como una empresa. Esto, señorías, es algo que debe impregnar la cultura, no solo de los trabajadores de la empresa, sino de todos aquellos que se relacionan con ella para comprender que todas sus actividades de aquí al futuro tienen que ir orientadas en esta dirección si es que queremos disponer en España de una operadora que sea capaz de competir con otras operadoras de carácter internacional, que en el momento en que se produzca la apertura de mercados van a venir a España y nosotros vamos a salir fuera a competir con ellos.

Eso es todo lo que quería decirles. Estaré encantado de contestar a todas las preguntas que quieran formularme.

El señor **PRESIDENTE:** Para plantear esas preguntas, en nombre del Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra su portavoz señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Bienvenido a esta casa señor presidente de Renfe-Operadora, aunque lleva unas cuantas horas con nosotros.

Voy a seguir haciendo lo que he hecho durante todo el día. Tengo aquí el menú de las preguntas y voy a hacer alguna reflexión que creo que será interesante. En primer lugar, aunque esta mañana ha sido contestada esta pregunta, quiero decir que el año pasado hacíamos la reflexión de que, si el Estado no aportaba suficiente cantidad por la prestación de los servicios de interés público y la empresa se iba endeudando, esto iba a condicionar su futuro, en el sentido de las reflexiones que formulaba el señor presidente en la última parte de su intervención. Parece ser que este año hay prevista una aportación de 635 millones, si no me he equivocado; me gustaría confirmarlo. Creo que este es el buen camino. Además, según sus previsiones, que no sé si son un tanto optimistas —a mí me gustaría que se cumplieran—, la cifra de negocios, si no la he anotado mal, es del 11 por ciento, cifra importante; el crecimiento de mercancías, también, de dos dígitos, es importante; bienvenido sea

si se cumple. Si todo va en la línea que usted nos ha contado, este año, según las previsiones, va a haber menos déficit del previsto. Usted ha hablado de 316 frente a 378. Yo le pido los datos económicos definitivos del año 2009, que ya conocemos, para que podamos seguir un poco el hilo. Este menor déficit forma parte de los documentos presupuestarios, y a mí me parece que es positivo. Para conformar los ingresos hay dos variables: una, el crecimiento del tráfico y otra, el crecimiento de las tarifas. Esto forma parte de la política comercial, pero a mí me gustaría que nos pudiera decir algo más sobre la subida que se pretende, pero como esto se está estudiando, me gustaría una reflexión en este sentido.

Usted confía en gran medida en el incremento de la demanda en alta velocidad. Yo también creo que la línea de Levante va a ser un éxito y va a contribuir a ello. La previsión que usted hace del crecimiento de cercanías, del 2 por ciento, parece razonable. El transporte público es muy sensible al mercado y, en definitiva, la baja actividad. Si la actividad económica no baja más, y parece que no va a bajar más e incluso puede que suba algo, cabe pensar en una cierta recuperación. Además, en el momento en que se produzca esta recuperación económica —si se produce en 2011, mejor—, hay que tener estrategias muy afinadas desde el punto de vista del transporte público. Estoy hablando en términos de cercanías. Esto depende de quien mandate los servicios, la Generalitat en Catalunya, el propio Estado aquí, algunos consorcios de transporte, etcétera. Pero si hay la capacidad de hacerlo atractivo a través de la política que sea —esto es complicado y no toca hoy—, creo que debemos aspirar a recuperar porcentajes importantes de transporte de cercanías, el transporte de más interés público. Creo que vale la pena estar muy atentos y que estas políticas, por la parte de la operadora —porque la parte de política de transportes ya compete a otros—, sean muy afinadas.

Yo pediría algunos datos complementarios, si nos puede suministrar esos resultados económicos, si nos puede decir algo de la política tarifaria prevista y una información que creo que es estrictamente presupuestaria, como es conocer la evolución del endeudamiento vivo de la empresa, el que tenemos y el que previsiblemente vamos a tener después del ejercicio del año que viene, en el que, por las cifras que usted nos ha dado, tiene que cambiar la trayectoria de estos últimos años. Poca cosa más. Hay algunas preguntas puntuales, pero no creo que aporte más el que las explicite ahora. Simplemente manifestamos el convencimiento de que Renfe tiene importantes deberes que acometer. Las cifras que ustedes nos presentan manifiestan voluntad de acometerlos. Le deseo éxito en este cometido.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTÍNEZ SIESO:** Muchas gracias, señor Serrano, por las explicaciones que ha dado. Tanto en su comparecencia del año pasado, que la recuerdo muy bien, como en esta, usted transmite una gran convicción, una gran certidumbre sobre lo que hace, sobre las previsiones de futuro de la empresa que preside. Precisamente con relación a esa cuestión —no por el hecho de transmitir las ideas con mucha vehemencia se van a cumplir las previsiones o los pronósticos, pero es bueno que refleje ese compromiso y ese optimismo que tiene respecto del futuro— quería plantearle la primera reflexión. Yo creo que la cuestión fundamental respecto de las cuentas se refiere a la incertidumbre, a la falta de credibilidad de las cuentas. Me explico. Voy a hacer referencia a una serie de reflexiones de carácter general y a otras más específicas de Renfe-Operadora. Usted mismo, en la comparecencia del año pasado, dijo que el contrato-programa era papel mojado. Es decir, todas las bases sobre las cuales se había elaborado el contrato-programa —por otra parte, su vigencia es hasta final de este año— se habían incumplido y no era un documento válido. Pero es que además el PEIT, que tenía que estar actualizado a día de hoy, tampoco vale, porque ustedes —no me refiero a usted personalmente, sino al Gobierno y al ministerio— no lo han actualizado a tiempo, no han sido diligentes en este punto, y ese es el marco general. Resulta que estamos un poco sin marco general por lo que se refiere a la cuestión de Renfe-Operadora.

Descendiendo ya a temas más concretos y más próximos, las previsiones que se contenían en el proyecto de ley de presupuestos generales de 2010 para Renfe-Operadora tampoco valen —luego haré referencia a algunas de ellas, en concreto a los ingresos y a las previsiones de inversión— porque ustedes se han visto obligados a realizar el ajuste presupuestario probablemente más duro y más contundente de nuestra historia reciente. Desde esa perspectiva, ¿qué credibilidad tiene el documento presentado para el año 2011? ¿Qué credibilidad tiene cuando se basa en una previsión de crecimiento de nuestra economía que en algunos casos prácticamente dobla las previsiones de instituciones tan prestigiosas como el Fondo Monetario Internacional o está muy por encima de las previsiones del propio Banco de España? Creo que esta es la gran cuestión respecto a las cuentas para 2011, especialmente para Renfe-Operadora, que no olvidemos que su vocación es transportar viajeros, transportar mercancías y es especialmente sensible a la evolución de la situación económica. Por lo tanto, yo me pregunto: ¿son realistas o son excesivamente voluntaristas? Pienso que más bien lo segundo y que tienen un grado de incertidumbre muy elevado sin ninguna duda. No lo queremos nadie, pero dadas las previsiones que efectúa el Gobierno para el próximo año puede ocurrir lo de este año y es que, después de que se aprueben los presupuestos, transcurran unos meses y, como consecuencia de que no se cumpla esa previsión de crecimiento, haya que efectuar un recorte en dichos presupuestos. Ya le digo que no es una cuestión que nos gustaría pero me preocupa mucho lo que subyace en el fondo de todo el planteamiento presupuestario y por lo

tanto también en el de Renfe, una previsión de crecimiento que nos parece que no es realista.

Respecto de las inversiones, en su comparecencia de hace un año dijo textualmente que en lo que se refiere a inversiones en 2010 la empresa tiene previsto invertir 1.302 millones de euros. Si atendemos a las cifras que nos plantean en este proyecto de presupuestos, el recorte es francamente elevado. En primer lugar, respecto a la previsión de inversión para este año de 1.302 millones de euros que usted aseguró hace un año, ahora la previsión es de 977 millones para 2010. Y lo presupuestado para 2011 baja ya a 628 millones, un 52 por ciento menos de la cifra que avanzó en su comparecencia anterior; un 52 por ciento es un porcentaje muy elevado. Yo le pregunto —me gustaría conocer su opinión— si es compatible este recorte con la mejora de la competitividad que ustedes tanto necesitan y si es compatible con la mejora de la calidad en la prestación del servicio público que tienen encomendado.

Ahora vayamos al capítulo de ingresos. Para el año 2010 usted afirmó también hace un año que los ingresos ascenderían a 2.108 millones de euros; en el proyecto de presupuestos generales de 2011 la previsión de 2010 ya la bajan a 1.964 millones, es una reducción del 6,8 por ciento. Si recuerda, la cifra coincide exactamente con la previsión de incremento que tenía hace un año respecto del año anterior y lo presupuestado para el año 2011 es de 2.180 millones de euros. En primer lugar, quiero preguntarle sobre lo que queda de año, queda un trimestre para finalizar el año, ¿puede confirmarnos a día de hoy que la previsión de ingresos para 2010 es de 1.964 millones de euros? ¿Se va a cumplir esa cifra o va a ocurrir como otros años que esas previsiones no se cumplen? También me gustaría preguntarle dónde se han incumplido las previsiones para 2010, si en el transporte de viajeros, donde usted habló de 1.849 millones de euros, o en el transporte de mercancías, donde habló de 259 millones de euros, o en los dos. ¿Dónde están las desviaciones? Y, dados los antecedentes, ¿no piensa usted que es demasiado optimista el presupuesto para el año 2011 en ese capítulo de ingresos precisamente?

A mí también, como al señor Macias, me preocupa —ya se lo planteé el año pasado— el tema de las tarifas. No sé si hoy nos puede adelantar algo, el año pasado sí lo hizo, y no sé si nos puede adelantar cuál va a ser el incremento de tarifas en las diferentes áreas de negocios. En los últimos años las tarifas subieron bastante por encima de la previsión del incremento de precios. Yo no sé calcular qué incidencia puede tener eso en la demanda, pero seguro que la tiene y ustedes tendrán los cálculos hechos sobre eso. Ya sé que algunas serán impuestas, que no tienen libertad para decidir esas tarifas —otras tienen libertad para decidirlas—, pero han elaborado este proyecto de ley de presupuestos con unas previsiones de incremento de tarifas. Entonces, si no me puede decir cuál va a ser el incremento de tarifas para 2011, sí me gustaría que me dijese con qué previsiones de incremento de tarifas se han realizado estos presupuestos. Y un tema menor, pero que ha despertado una cierta controversia y bastantes quejas, es por qué razones se ha suprimido la tarifa especial de última hora en los servicios de AVE, que tenía unas reducciones tan sustanciales.

Hay una cuestión respecto a la que me interesa mucho conocer su opinión, me refiero a la supresión de líneas. Ya sé que no es una responsabilidad exclusiva suya, pero el propio ministro ha anunciado que estamos ante un escenario nuevo. Habló en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo este verano de posible supresión de líneas y mencionó una en concreto, Burgos-Madrid, creo recordar. Unas preguntas muy concretas en relación con esto. ¿Me puede detallar qué servicios ferroviarios que presta la compañía, así como que tramos o frecuencias, se han suprimido por Renfe-Operadora durante este año 2010 o se suprimieron en el año 2009? ¿Me puede decir qué previsiones tiene en este sentido para el año 2011?

Finalmente, un asunto relacionado con las cercanías. Creo que este es un asunto especialmente sensible a la evolución económica. Según el ministerio, se va a hacer un especial esfuerzo en Madrid, en Barcelona, en Cádiz, en Málaga, en Alicante, en Sevilla y en Valencia. Lo cierto es que los convenios firmados, tanto en Madrid como en Barcelona, no se están cumpliendo en absoluto en cuanto a infraestructuras y sé que en ese asunto usted no es responsable pero sí tiene una repercusión muy directa en las cuentas de la compañía. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Ha hablado de un incremento de ingresos del 2,1 en el capítulo de cercanías. ¿Me podría dar más detalles sobre esta cuestión referidos a las ciudades que he mencionado y en general a toda España?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pezzi tiene la palabra.

El señor **PEZZI CERETO:** Bienvenido, señor Serrano. Recordará que el año pasado tuvimos un espléndido debate en torno a Renfe-Operadora; usted acababa de llegar, tenía cuatro meses de experiencia y al terminar el debate el señor Macias y yo mismo le felicitamos por cómo había expuesto el punto de vista de una empresa como Renfe, que necesitaba nuevos impulsos y una nueva visión cada vez más innovadora en un mundo más competitivo. Creo que el Ministerio de Fomento ha demostrado en estos presupuestos, como lleva haciendo en los últimos años, la apuesta innegable por el ferrocarril, de eso no cabrá la menor duda a nadie. Son 7.699 millones de euros, un 60 por ciento del total, 6 puntos más que en 2010, a pesar del momento difícil en el que estamos. Es cierto que una inmensa mayoría es para infraestructuras, pero aparecen 593 millones de euros para material móvil, veintitantos trenes de pasajeros, lo

cual va a permitir que nuestra flota sea una de las más modernas de Europa.

Yo creo que la visión que tenemos los que nos acercamos al mundo de Renfe, al mundo del ferrocarril en España, es que somos competitivos en alta velocidad, estamos intentándolo fuertemente en cercanías, pero estamos muy lejos en mercancías. El ministro acaba de presentar el Plan estratégico para el impulso al transporte ferroviario de mercancías en España el pasado 14 de septiembre con un acuerdo de la Conferencia Sectorial de Fomento en el que están todas las comunidades autónomas y una serie larguísima de expertos. No podemos aguantar que las mercancías que se mueven por ferrocarril en España estén en el 4,1 por ciento en los últimos años frente al tope en Alemania de más del 22 por ciento. Le acabo de escuchar que estamos recuperando algo mercancías. Me gustaría saber cuáles son las causas. Si son la adaptación del área de mercancías de Renfe-Operadora; si son, como usted había anunciado el año pasado, posibles inicios de acuerdos con empresas públicas de otros países para que Renfe-Operadora no se fije solo en la tracción sino que entre en áreas logísticas; si son los acuerdos con operadores privados y comunidades autónomas y si su presupuesto recoge los instrumentos suficientes para que el área de mercancías tenga una perspectiva de futuro. Porque no me cabe la menor duda de que en el área de mercancías una de las soluciones es la infraestructura, también. Es decir, una buena red básica, trenes de hasta 750 metros, andenes adecuados para carga y descarga, gálibos, electrificación de redes, intermodalidad. En eso —voy a terminar mi intervención—, la unión de puertos más ferrocarril hace que la intermodalidad tenga una carga importantísima. He visto que el plan estratégico apuesta por corredores por toda España muy competitivos. A mí me afecta como andaluz el corredor mediterráneo que he visto con enorme agrado, siguiendo la línea de don Pere Macias. Hemos defendido en el Congreso de los Diputados que ese corredor mediterráneo empiece en Algeciras y una todos los puertos del litoral —Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Valencia, hasta Barcelona—. Ahí la línea que ha hecho Ferrmed, el lobby de presión de ese corredor mediterráneo, me parece que es muy relevante, señala una línea de competencia, de competitividad y de innovación importantísima. Por tanto, quiero felicitarle. Mis preguntas van dirigidas al área de mercancías porque me parece que es el futuro más alentador que tenemos de acuerdo con el Plan estratégico para el impulso al transporte ferroviario de mercancías en España.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para terminar el turno de intervenciones, el señor Serrano Beltrán.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Serrano Beltrán): Muchas gracias a todos los intervinientes por sus preguntas y por el cariño con el que las han hecho porque lo he percibido; percibo que todos son unos enamorados del ferrocarril, como yo. Por eso quizá se me nota el entusiasmo, pero es verdad que mi trabajo me gusta y me parece además que estoy en un momento absolutamente crucial.

El señor Macias se preocupaba por la estabilidad financiera; yo también. Creo que este año hemos conseguido algo muy importante; hemos conseguido estabilidad financiera de futuro para la compañía porque hemos conseguido fijar un mecanismo mediante el cual los servicios de interés público van a ser fijados e identificados uno por uno por su coste y Renfe va a recibir la diferencia entre los ingresos y el coste de estos servicios. Lo va a recibir y van a ser además los únicos ingresos que va a poder recibir a partir de ahora. Quizá voy a ser un poco desordenado en las contestaciones pero creo que todo les interesa a todos. Esto tiene que ver con la reflexión que se hacía sobre las inversiones de Renfe. Renfe a partir de ahora puede invertir los recursos que genere, su propio *cash flow* resultado de su actividad, y el endeudamiento que adquiera. Y eso es lo que puede invertir Renfe. Entonces, tiene que ser muy cuidadosa y que las inversiones que haga, fuera de las que sean puramente de reposición y que vengan dadas por la propia cantidad de las amortizaciones que vamos produciendo, produzcan la rentabilidad suficiente como para poder devolver la deuda y, en teoría, para poder retribuir al capital. Por tanto, como esto tiene que ser una empresa, para nosotros la cifra de inversión es relativamente inmaterial. Es decir, había una cifra de inversión que preveía el contrato-programa en mi opinión excesiva porque se habían acabado ya los tiempos de adquirir material móvil por adquirirlo y había que adquirir material móvil e invertir en función de que produjera unos retornos, insisto, que sirvieran para pagar la deuda y para retribuir al capital. Ese va a ser el criterio de inversión de Renfe a partir de ahora, no va a ser otro porque no puede ser otro porque salvo en el caso de que las inversiones se refieran a compra de material para realizar servicios con obligación de servicio público y por tanto vengan ya incluidas en los costes derivados de la amortización de ese propio material, no podrá recibir otros recursos. Por tanto, las inversiones probablemente serán más bajas en estos años hasta que generemos los recursos suficientes como para realizarlas. Señorías, el contrato-programa preveía inversiones de 1.200 millones de euros y unas aportaciones patrimoniales de 400 millones. Una resta sencilla indica que tendríamos que generar un *cash flow* de 800 millones de euros; si Renfe generara un *cash flow* de 800 millones de euros no les quiero decir dónde estaría Renfe ahora, porque hay empresas del IBEX 35 que no generan esa cantidad de *cash flow.* Por tanto, con las inversiones en Renfe hay que tener otra óptica porque esto no es una administración ni un ministerio, esto es o debería ser una empresa y los criterios hay que emplearlos de esa manera. Lo mismo ocurre con las cifras de ingresos. Es cierto que las cifras de ingresos que previmos para el año 2010 han

resultado ser menores pero también han resultado ser menores los gastos porque los hemos ajustado, y lo que interesa al final es el resultado. Es verdad que habría sido un resultado mucho mejor si las previsiones de ingresos se hubieran cumplido, pero hemos sido capaces de ajustar los gastos, y no solo los gastos veriables derivados de una menor demanda —que también los hay— sino parte de nuestros gastos fijos, y seguiremos en esa línea durante los próximos años porque tenemos que equilibrar la compañía. Si no equilibramos la compañía nuestros recursos propios terminarán por desaparecer e, insisto, como la Comisión Europea muy claramente establece que no podemos recibir otros ingresos que los derivados de las obligaciones de servicio público so pena de ser considerados ayudas de Estado, sería muy lamentable que tuviéramos que enfrentarnos a una situación, como ha ocurrido en algunos otros sectores, respecto a las ayudas de la Comisión Europea. Eso es lo que trato de hacer ver. Por tanto, Renfe es una empresa y no se le puede pedir más que a las empresas, aunque sea pública, y sé que esto no es sencillo de entender porque en España hay una cultura e, insisto, incluso dentro de mi casa, que lleva a pensar que alguien se hará cargo de la factura. Pues no, a partir de ahora ya no se puede hacer nadie cargo de la factura sino que tenemos que hacernos nosotros cargo de la factura.

Me preguntaban también por algo muy simple, y es que si tengo unas previsiones de ingresos es obvio que estarán fundadas en unas previsiones de tráfico, en unos incrementos y en unos precios. En el caso de las obligaciones de servicio público, en las que nosotros no marcamos los precios, hemos hecho una previsión de aumento de tráfico del 0,6 por ciento y de aumento de percepción media del 1,5 por ciento, que más o menos es la inflación; pero es solo una previsión, no sabemos lo que después la comisión delegada de asuntos económicos autorizará o no. Por cierto, me gustaría decirles también que en el caso de las cercanías, cuestión que preocupa mucho al señor Macias, los tráficos están empezando a recuperarse, con la excepción del área de Barcelona a causa de unas obras en la estación de La Sagrera que han cortado una línea muy importante y han hecho que este año se haya resentido el tráfico, pero confiamos en recuperarlo para el año siguiente.

Respecto a los tráficos comerciales, hemos previsto un aumento de los viajeros/kilómetro del orden del 9,3 por ciento, derivado principalmente de la apertura de nuevas líneas, básicamente la de Levante-Castilla-La Mancha. En cuanto a la percepción media, dividiendo y multiplicando estará en torno al 5 por ciento, pero yo no les puedo decir exactamente cuál va a ser la percepción media porque en este terreno competimos, y competimos con otros modos de transporte que son muy ágiles en el establecimiento de sus tarifas. ¿Quién sabe cuáles son las tarifas de avión ahora mismo entre Madrid y Barcelona? Depende. Por tanto, tenemos que competir con eso y tenemos que establecer sistemas que llaman de *revenue management* para tratar de obtener en cada tren los máximos ingresos. Eso supone que las tarifas deben ser variables y supone toda una serie de técnicas en las que no estamos todavía muy duchos, pero que estamos trabajando en ellas. Y eso explica lo de la tarifa de última hora que preocupaba al señor Martínez Sieso. Señorías, yo creo que eso era un error conceptual. O sea, yo soy el responsable de la eliminación de la tarifa de última hora y nada más que yo, porque descubrí que estábamos aumentando el número de viajeros pero estábamos bajando la percepción media de manera que perdíamos dinero porque el resultado de ingresos era menor. Como nuestro objetivo en esa área no es llevar personas porque sí, sino obtener unos determinados resultados, tuvimos que ajustar nuestras tarifas. Es evidente que hay que pensar en la elasticidad de la demanda. Por ejemplo, aquel que va a buscar una tarifa en preferente de última hora, a las siete y media de la mañana, tiene necesidad de viajar y, por lo tanto, tiene una elasticidad de banda muy rígida. ¿Y saben ustedes cómo funcionan este tipo de precios? El que tiene demanda rígida paga más que el que tiene demanda flexible. Por tanto, lo que estaba ocurriendo es que, de una manera bastante poco lógica, se estaban desplazando hacia tarifas de última hora personas que tenían que pagar mucho más porque estaban dispuestas a ello. Todo esto está basado en la voluntad que tiene cada uno para pagar. Ahora estamos haciendo lo mismo que las compañías aéreas, tenemos rebajas muy importantes para aquellos que tienen una elasticidad de demanda más alta y, por tanto, más flexible, por lo que pueden coger los billetes antes. Creo que esta es una explicación relativamente sencilla y que ha hecho que volvamos a encarrilar los ingresos en grandes corredores donde estábamos utilizando las tarifas de última hora. Por ello han desaparecido las tarifas de última hora, ni más ni menos. Creo que esta es una defensa del interés de la empresa. Hay que considerarlo así, ya que esto es una empresa, y en esa área —insistiré en ello hasta la saciedad— más aún tenemos que comportarnos en competencia con otros sectores que nos la hacen muy dura y muy fuerte. En el corredor de Barcelona las compañías aéreas han respondido al establecimiento del AVE de una forma absolutamente espectacular en cuanto a las tarifas. Nosotros tenemos que estar ahí, tenemos que acoplarnos y tenemos que utilizar todos los mecanismos que existan para poder aumentar nuestros ingresos. Creo que he contestado a las preocupaciones del señor Macias y del señor Martínez Sieso. Las cuentas de 2009 están ya publicadas en el boletín oficial, porque están ya auditadas y cerradas, pero de todas formas se las enviaré. Hay un ingreso extraordinario que tiene que ver con una devolución del IVA —lo verá usted en otros ingresos—, lo cual falsea un poco el resultado final. Si quiere de todas maneras yo se las envío completas, aunque insisto en que están ya publicadas en el boletín oficial y en la página web, según me dice el director financiero.

En cuanto a las mercancías, yo creo que es por un aumento de la actividad económica. La mercancías forman también parte de un mundo muy competitivo,

sobre todo con la carretera, y en este momento de baja actividad económica ha habido una competencia de precios brutal, sobre todo en el transporte intermodal y en el transporte de contendores. Este año se ha notado un aumento de la actividad económica en el primer trimestre que ha hecho que recuperemos tráficos e ingresos respecto al año anterior. Nosotros confiamos en que esto se siga produciendo, pero es básicamente actividad económica, es decir, las mercancías son absolutamente sensibles. Nosotros tenemos previsto mejorar nuestras estructuras organizativas, tenemos previsto realizar alianzas con el fin de convertirnos en piezas que extraigan más valor añadido de la cadena logísticas. Estamos trabajando en ello. Tampoco le puedo dar muchos más detalles, porque todavía no están concretados, pero el aumento que está previsto lo está básicamente por la mejora de la actividad económica y por el ajuste de nuestra comercialización.

Creo que he contestado prácticamente a todo, aunque a lo mejor me he dejado alguna cuestión. Si es así, les pido que me lo recuerden. Vuelvo a insistir en que tenemos que acostumbrarnos a ver a Renfe Operadora como una… **(El señor Martínez Sieso: La supresión de líneas.)**

Mire usted, Renfe-Operadora no suprime una sola línea. Hay dos tipos de líneas, las que son comerciales y las que tienen obligación de servicio público, que suelen ser las que pierden, que están sostenidas por el Gobierno a través de estos acuerdos de obligación de servicio público. Nosotros no suprimimos una sola línea. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Al revés, si me apura usted, le diré que si nos pagan la obligación de servicio público, desde el punto de vista de empresa cuantas más líneas mejor —no sé si me explico. Es decir, si a mí me pagan exactamente el coste que me cuesta poner un tren en la vía, si lleva mucho viajeros, muy bien, pero desde el punto de vista de empresa no es así. Como ciudadano me podrá preocupar la eficiencia del gasto público, pero desde el punto de vista de empresa las cosas son así. Por lo tanto nosotros no tenemos nada que ver en ese asunto; tenemos nuestra opinión, pero es un asunto que no tratamos. Además, en el acuerdo de Consejo de Ministros, de obligación al servicio público, se establecía un procedimiento de negociaciones para ver cómo podían mantenerse y financiarse las líneas deficitarias, que las hay, que normalmente están sujetas a obligación de servicio público.

Nosotros no tomamos decisiones al respecto, estamos a lo que nos digan.

El señor **MARTÍNEZ SIESO:** Señor presidente, una pequeña aclaración. Yo estoy de acuerdo con que ustedes no toman decisiones al respecto, pero sí ejecutan decisiones tomadas y creo que tienen información sobre las líneas o frecuencias que se han suprimido en 2009, 2010 y previsiones para 2011.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Serrano Beltrán): Dejando el caso de una línea que provisionalmente, y a la espera de que se culminen algunos acuerdos, se ha dejado de prestar, que es la línea Madrid-Aranda-Burgos, y se está prestando en este momento un servicio de sustitución porque el material móvil resultó dañado, salvo ese caso, que yo sepa, no ha habido ninguna línea que se haya dejado de prestar. Y esa es una línea en la que, con un autobús de diez personas, llevamos a los pasajeros a destino hasta que se decida si se restablece o no; tarda cuarenta y cinco minutos menos, cuesta la tercera parte y emite por pasajero y kilómetro bastante menos CO_2 que el tren, que era de gasoil.

El señor **PRESIDENTE:** Con esto damos por concluida la comparecencia del presidente de Renfe-Operadora, don Teófilo Serrano, al que agradecemos su presencia.

— DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (LEMA DEVESA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001289) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001334).

El señor **PRESIDENTE:** Ha habido un acuerdo de todos los grupos parlamentarios para una pequeña modificación, por lo que damos la bienvenida al presidente de AENA en lugar de al presidente de FEVE. Si no he entendido mal, señor Lema, va a hacer una proyección en *power point* mientras va dando las explicaciones oportunas. Tiene la palabra don Juan Ignacio Lema, presidente de AENA.

El señor **DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Lema Devesa): Señorías, en un placer y un honor comparecer ante esta Comisión de Fomento para presentarles los principales parámetros de los presupuestos de AENA para 2011. Me gustaría estructurar mi intervención de manera breve en tres grandes bloques: premisas básicas, presupuesto de inversión y cuenta de resultados económicos. A lo largo de estos tres apartados expondré los datos más relevantes del presupuesto de 2011 y trataré de analizar y comparar en cada caso las hipótesis y previsiones que se hicieron el año pasado para la elaboración del presupuesto de 2010, a fin de verificar el grado de correspondencia y cumplimiento de los objetivos planteados. En el dosier de documentación que se les está proporcionando encontrarán la presenta-

ción de la intervención que a continuación les voy a exponer así como la información detallada del presupuesto de inversiones, de la propuesta tarifaria, de los datos de evolución de tráfico aéreo, del desglose mediante la contabilidad analítica de los datos económicos por aeropuerto y, por último, un informe sobre el cielo único europeo.

En octubre del año pasado en esta misma sede parlamentaria expresé la preocupación por la evolución a la baja de la demanda de tráfico aéreo que convirtió a 2009 en el peor año de la década para el transporte aéreo con un descenso del número de pasajeros del 1,8 por ciento a nivel mundial, del 5,4 por ciento a escala europea y del 8 por ciento en España. También se pronosticó a partir de los indicadores de tendencia disponibles que la recuperación estaba cercana y que llegaría tan pronto como se consiguiera superar el período más agudo de la incertidumbre económica. Pues bien, 2010 está siendo un ejercicio complicado, no exento de dificultades, pero afortunadamente todo parece corroborar que la fase más crítica ha pasado ya y que la recuperación de la actividad, salvo nuevos contratiempos, se irá consolidando al alza durante el transcurso de los próximos meses. Con la excepción de abril, mes en el que el tráfico aéreo europeo se vio especialmente afectado por la nube de cenizas del volcán islandés, los aeropuertos de AENA llevan encadenados ocho meses de crecimiento, desde diciembre de 2009 hasta agosto de 2010, después de dieciocho meses consecutivos de caída del tráfico aéreo, aunque ya antes en marzo del año pasado, se tocó fondo con una caída del 18,7 por ciento; a partir de entonces se produjo un cambio de tendencia a mejor con la inflexión al alza del tráfico aéreo.

De acuerdo con los últimos datos disponibles correspondientes al acumulado de enero a agosto, los aeropuertos españoles han contabilizado más de 130 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento de un 1,9 por ciento respecto del mismo periodo del año anterior. Por tanto, podemos decir que la situación es objetivamente mejor que la de hace un año. Esta afirmación viene avalada por los siguientes hechos: en el presupuesto que realizamos para 2010 se esperaba un retroceso superior al 1,2 por ciento, cuando la realidad es que no solo no va a descender el tráfico de pasajeros sino que se espera un crecimiento de en torno al 2,3 por ciento a final de año con respecto al tráfico real de 2009. Esto quiere decir que se adelanta la recuperación que inicialmente estaba prevista para 2011 ya a este año 2010, en que se espera que los aeropuertos españoles contabilicen más de 192 millones de pasajeros. De cara a 2011 las previsiones nos indican que los aeropuertos españoles de AENA contabilizarán más de 197 millones de pasajeros, lo que supondrá un incremento anual del 2,8 por ciento respecto a 2010. En 2014 se prevé triplicar el número de pasajeros contabilizados en 1990, ya que se espera una cifra superior a los 221 millones de pasajeros.

Todos los agentes de transporte aéreo, un sector con altísimo grado de competencia interna y de exposición a factores externos de naturaleza muy diversa, están haciendo un importante esfuerzo para superar los obstáculos de la coyuntura actual, al mismo tiempo que se preparan para mejorar su posición competitiva futura. Para ello, las compañías aéreas están respondiendo con planes de eficiencia y productividad para hacer frente a la crisis y a la fuerte competencia interna intermodal, con la alta velocidad ferroviaria. Todas sin excepción están ajustando la oferta a la demanda real en cada uno de los segmentos del mercado. Las compañías en red están atravesando por un importante proceso de transformación, en la mayoría de los casos por la vía de las reestructuraciones empresariales, alianzas, fusiones o compras, a fin de aprovechar al máximo las sinergias existentes además de centrarse en el segmento de largo y medio radio, mientras que las aerolíneas de bajo coste por su parte se están consolidando en el segmento del corto y medio radio. De igual modo, en el caso de los gestores aeroportuarios y de servicios de navegación aérea como es AENA, los objetivos y prioridades estratégicos pasan lógica e ineludiblemente por minimizar los efectos de la crisis y por sentar las bases estratégicas de futuro a través del mantenimiento de los máximos niveles de seguridad, de la mejora de la eficiencia y productividad, de la búsqueda de la sostenibilidad medioambiental y el desarrollo continúo de las infraestructuras y servicios. En este escenario, la principal palanca estratégica para alcanzar los objetivos que nos hemos marcado es el nuevo modelo de gestión de AENA, cuyo fin último es la mejora de la eficiencia y la eficacia del sistema del transporte aéreo para hacerlo más competitivo en beneficio de todos los usuarios y agentes implicados. La implantación del nuevo modelo de gestión podemos decir que se ha iniciado ya a principios de año con la reforma estructural de la navegación aérea y su filosofía ha impregnado el Plan de austeridad de AENA para la mejora de la eficiencia y la productividad y, por consiguiente, la elaboración de los presupuestos de AENA para 2011, objeto de esta comparecencia. El nuevo modelo de gestión abre también una nueva etapa en lo que a planificación de las inversiones respecta. El fuerte ritmo inversor de AENA durante los últimos años ha permitido la modernización de la red de aeropuertos y de los sistemas de navegación aérea así como la creación de una gran capacidad disponible preparada para hacer frente a los futuros incrementos de la demanda de tráfico aéreo. Por esta razón y teniendo en cuenta la actual coyuntura y las restricciones del escenario presupuestario, es necesario aplicar unos criterios de planificación que permitan una asignación racional de los recursos económicos de la forma más eficaz y eficiente posible, contribuyendo así a la competitividad del sector. Sobre la base de este planteamiento y durante los últimos meses se ha venido trabajando en el análisis y reprogramación del plan de inversiones, aprovechando además la razón de oportunidad añadida que supone el hecho de que, tras el descenso de actividad de los dos últimos años y de acuerdo con las previsiones actuales, hasta el

año 2013 no se alcanzará el nivel de tráfico aéreo que hubo en 2007, que fueron 210,5 millones de pasajeros. En relación con este punto, me gustaría hacer hincapié en dos consideraciones fundamentales. La primera, que la reprogramación supone un deslizamiento en el tiempo del inicio de las actuaciones que no sean estrictamente urgentes desde un punto de vista técnico o estratégico. Es decir, en ningún caso implica la paralización o suspensión de ninguna inversión planificada en licitación o en ejecución ni tampoco supone la rescisión de ningún contrato. Y la segunda es que no afecta en las actuaciones previstas en seguridad, medio ambiente o cielo único europeo.

De acuerdo con los criterios anteriores, la inversión presupuestada para 2011 asciende a 1.328 millones de euros, un 22,7 por ciento inferior a la inversión prevista en 2010, que es de 1.718 millones de euros; disminución lógica si tenemos en cuenta, como ya he dicho, que las grandes obras de infraestructuras están finalizadas o están finalizándose. Sin embargo, si comparamos este presupuesto con el anteriormente previsto para 2011, la inversión se incrementa en un 4 por ciento. Para el conjunto del periodo 2011-2014, que es donde más se puede apreciar el efecto de la reprogramación de las inversiones, el presupuesto de inversión se sitúa en 4.032 millones de euros. Las actuaciones inversoras, agrupadas en más de 400 proyectos de inversión, abarcan a los 47 aeropuertos y dos helipuertos de la red y al sistema de navegación aérea. De forma sintetizada, en 2011 se actuará en trece edificios terminales, nuevos o ampliaciones, con un total de 797.340 metros cuadrados de superficie. Estas actuaciones se distribuyen en tres actuaciones que suponen 215.900 metros cuadrados en redacción de proyecto, siete actuaciones que suponen unos 141.210 metros cuadrados en construcción y tres actuaciones que suponen 440.230 metros cuadrados de puestas en servicio; cinco pistas de vuelos, nuevas o ampliaciones, con un total de 6.740 metros de longitud que se distribuyen en cuatro actuaciones que suponen 6.070 metros en construcción o licitación y una actuación que supone 670 metros de puestas en servicio; y siete sistemas de ayuda al aterrizaje por instrumentos ILS para la mejora de la operatividad en los aeropuertos, aumentos de categoría, nuevas instalaciones o reposición de equipamientos.

Quiero destacar también las inversiones para potenciar la intermodalidad a través de conexiones ferroviarias con los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Entre las actuaciones previstas para el año 2011 quiero destacar la nueva terminal de pasajeros del aeropuerto de Santiago de Compostela, que se pondrá en servicio en el año 2011; las nuevas áreas terminales de los aeropuertos de Alicante y La Palma, que igualmente se inaugurarán el año que viene; la ejecución y finalización de la obra de la segunda pista de vuelo de Málaga; la ampliación de los edificios terminales de Vigo, Gran Canaria, Ibiza y Valencia y la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña, entre otras actuaciones de relevancia. En cuanto al sistema de navegación aérea la primera de las prioridades continúa siendo el impulso al cielo único europeo a través de la participación de AENA en el programa europeo de I+D+i para la modernización de la gestión del tráfico aéreo, conocido con el nombre de Sesar, en el que participamos en 95 proyectos de un total de 300. Todas estas inversiones no sería posible acometerlas sin el esfuerzo adicional que se está haciendo, por ejemplo, a la hora de compatibilizar la sostenibilidad económico-financiera de AENA con las medidas coyunturales de estímulo adoptadas por el Gobierno para apoyar la reactivación del sector en el año 2010.

En materia tarifaria, al igual que hay que reconocer y corregir como se está haciendo que el coste de los servicios de navegación aérea de ruta figura entre los más altos de la Unión Europea, no es menos cierto que las tarifas aeroportuarias de AENA se encuentran entre las más bajas de la Unión. Se ha planteado una propuesta tarifaria para aeropuertos en el año 2011, en la que se incrementan las tarifas aeroportuarias únicamente en los grandes aeropuertos, o sea en los que requieren un alto volumen de inversión; en el resto no solo no subirán sino que bajarán. El impacto total del nuevo marco tarifario 2011, incluyendo la reducción de las tarifas de navegación aérea, lo hemos estimado en 0,60 euros por asiento y por tal motivo estimamos que se trata de una propuesta lógica y perfectamente asumible y viable.

Y por lo que respecta al presupuesto de ingresos y gastos y resultados me gustaría señalar previamente que, para este ejercicio 2010 todavía en curso y gracias a las medidas puestas en marcha en el Plan de austeridad de AENA, la previsión actual de cierre del resultado, después de impuestos, refleja una pérdida de 300 millones de euros, lo que supone una reducción en las mismas de 122 millones de euros, un 28,7 por ciento menos con respecto a las pérdidas previstas en el presupuesto del año 2010, que eran de 422 millones de euros. Por lo que se refiere al presupuesto del año 2011, los principales datos de la cuenta de resultados son los siguientes: los ingresos de explotación ascenderán a 3.030,2 millones de euros, lo que supondrá un incremento del 3,7 por ciento con respecto al presupuesto del año 2010. Los gastos de explotación se cifran en 3.158,7 millones de euros, un 2,1 por ciento menos que los presupuestados en el año 2010, y esta reducción sería inclusive mayor de no ser por la entrada en funcionamiento de nuevas infraestructuras. Y el Ebitda, el beneficio antes de amortizaciones, intereses, impuestos y provisiones, previsto para el ejercicio de 2011, asciende a 797,3 millones de euros, que es un 40,6 por ciento mejor que el previsto en el presupuesto del año 2010. Deduciendo de este beneficio las dotaciones para el Fondo de amortización, que serán de 925 millones de euros, lo que supone un incremento de 48 millones por nuevas infraestructuras, así como los gastos financieros de la deuda, que supondrán 309,5 millones de euros y que representan también 39,5 millones de euros más en concepto de intereses

por mayor deuda, se prevé un resultado después de impuestos negativo de 307,9 millones de euros. Este resultado mejora sustancialmente los 421,5 millones de pérdidas, como dije, presupuestadas para el año 2010. En el conjunto del periodo 2010-2014 se reducirán las pérdidas en 679 millones de euros, al pasarse de los 1.647 de pérdidas acumuladas previstas en el anterior presupuesto a los 968 del nuevo presupuesto.

La racionalización de las inversiones implicará, por un lado, una menor necesidad de deuda externa y, por otro, menores costes financieros en concepto de pago de intereses. Asimismo la reprogramación en el tiempo de la puesta en explotación de nuevas infraestructuras evitará incrementos en los gastos de explotación y en las amortizaciones. En este sentido se reducirá la deuda acumulada al final del año 2014 en 2.273 millones de euros, al pasarse de los 15.312 del anterior presupuesto a los 13.039 millones de este. La deuda a largo plazo acumulada al cierre del año 2011 se estima en 12.694 millones de euros, un nivel de endeudamiento, a mi juicio, totalmente compatible con la capacidad de AENA de generar recursos en el medio y largo plazo. Con estos datos se prevé que la deuda de AENA alcance su máximo punto en 2012, tres años antes de lo que estaba previsto con anterioridad, que era en el año 2015. A partir de esa fecha disminuirá hasta alcanzar en el año 2019 ó 2020 la relación de 4 a 5 en el ratio deuda por Evitda, que consideramos que es el óptimo en el sector aeroportuario. Como consecuencia y fruto del importante esfuerzo que está haciendo en todas las direcciones, nuevo modelo de gestión, reforma estructural de la navegación aérea, plan de austeridad para la mejora de eficiencia y productividad y adecuación del marco tarifario, AENA volverá a beneficios en el año 2014 en lugar de 2017 previsto en el anterior presupuesto, es decir con tres años de antelación.

En conclusión, entendemos que el presupuesto de 2011 de AENA, tanto desde el punto de vista del volumen de recursos movilizados como de los criterios de priorización y distribución, está constituido sobre bases sólidas y es el más adecuado para afrontar con garantías la coyuntura actual y para estar en la mejor posición posible para la paulatina recuperación, al consolidar la viabilidad económico-financiera de AENA, condición indispensable para hacer frente a los retos futuros y para seguir siendo un operador aeroportuario de referencia en Europa y en el resto del mundo, y lo que es más importante, para continuar prestando unos servicios con seguridad y calidad a toda la sociedad a la cual servimos.

Con mucho gusto ahora quedo a disposición de sus señorías para responder y atender las preguntas que deseen formularme.

El señor **PRESIDENTE:** Para formular las preguntas en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) su portavoz el señor Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU:** Deseo agradecer al director general de AENA las explicaciones que nos ha dado y el despliegue mediático e informativo, porque lógicamente estas sesiones tienen este objetivo, no tanto el debate —que ya llegará en su día—, sino el conocimiento con profundidad de las previsiones de las cuentas del Estado. Nuestro grupo quiere felicitarle explícitamente por esta aportación documental que facilita nuestra labor. Buena parte de las preguntas que le había formulado las voy a entregar por escrito, como he hecho con otras, pero muchas ya están respondidas. Como usted puede imaginarse, nosotros pedimos otra cuestión adicional, que es los presupuestos y las liquidaciones individualizados por cada aeropuerto, tal como ya se nos entregó a principios de este año. Creo que este sería un ejercicio que complementaría el ejercicio de transparencia que usted y AENA están ejecutando. Es importante que dispongamos de esta información a los efectos del debate enunciado sobre el modelo aeroportuario. Usted sabe perfectamente que nosotros defendemos desde mi fuerza política un determinado modelo, aquí cada cual tiene sus preferencias y sus razonamientos pero poder disponer de unos datos fiables y de una estructura de costes afinada puede contribuir a que este debate sea más comprensible para el conjunto de la población y que cada cual pueda hacer valer su modelo propio. Usted sabe que nuestro grupo defiende el traspaso a los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell y también la constitución de un consorcio de gobierno para el Aeropuerto de Barcelona El Prat. En cualquier caso, esto no toca hoy, hoy tocan simplemente las cuentas.

Lo que usted nos propone son unas cuentas ajustadas, que las previsiones de tráfico mejoran. Notamos que el tráfico aéreo va un poco por adelantado en relación con el tráfico por ferrocarril. Bienvenido sea este mejor comportamiento, aunque la caída había sido muy importante. Ojalá sepamos y podamos aprovechar esta positiva y favorable evolución. Como con sus compañeros, desde los gestores del ministerio hasta los gestores de empresas y organismos públicos, nuestra recomendación es aprovechar a fondo estos tiempos difíciles para hacer estas cosas que a veces cuestan y que ahora resultan más comprensibles. No confiemos en que esto ya volverá a crecer, pues podemos regresar a ciertas ineficiencias; creo que estas etapas complejas van bien para poder corregir de alguna manera. Me consta que usted y su equipo están trabajando en ello y, por tanto, agradecemos su información y le pedimos algún dato complementario; sobre todo me gustaría que nos contestara si nos va a dar, como mínimo, la información del presupuesto provisional para cada aeropuerto de cara a 2011 y también —teníamos hasta 2007 ó 2008, creo— los resultados de contabilidad de cada aeropuerto actualizados.

Repito mi felicitación por su exposición. Me permitirá el señor presidente la distensión en estos momentos: si hoy pusiéramos nota, alguien saldría bien, y si esto fuera una plaza de toros, alguien saldría a hombros.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señora Montesinos, tiene la palabra.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL:** Me va a permitir que le diga al compañero de CiU que a mí también me gustaría que alguien saliera a hombros de una plaza de toros, pero desgraciadamente no en todo el territorio se puede salir a hombros de una plaza de toros. **(El señor Macias i Arau: En Canarias.)**

Dicho esto, también quisiera felicitarle por la puesta en escena pero voy a procurar que esa magnífica puesta en escena que ha hecho y esa información que nos ha facilitado no nuble de alguna manera la realidad, porque para mí la realidad es bien distinta a lo que hoy nos ha dibujado. Igual que el año pasado pero de forma más acentuada, AENA va a incumplir sus previsiones de inversión en el presente ejercicio 2010. El déficit global de ejecución presupuestaria alcanza el 7,2 por ciento, aunque hay comunidades autónomas donde este déficit de ejecución se sitúa entre el 20 y el 40 por ciento. A mi grupo parlamentario le gustaría saber a qué se deben estas restricciones y si de alguna forma se verán compensadas en estos presupuestos o en el futuro inmediato. En cuanto a la inversión prevista en el año 2011, AENA disminuye por primera vez sus expectativas en un 28 por ciento respecto al ejercicio anterior, lo que conlleva que a excepción de cuatro comunidades autónomas el resto se vean afectadas por el recorte. ¿Qué criterios han utilizado? ¿A qué modelo de gestión pertenece una distribución de la inversión como la que nos presentan los Presupuestos Generales del Estado de 2011? Porque le quiero recordar que en la Cámara ya hemos escuchado en varias ocasiones el famoso nuevo modelo de gestión aeroportuario y hasta la fecha todavía no lo conocemos, ni tan siquiera conocemos un borrador. Usted, entre las conclusiones ha comentado: el nuevo modelo de gestión de AENA, principal palanca estratégica. Lamentablemente en esta misma comparecencia hace un año también nos avanzaba ese nuevo modelo de gestión que seguimos desconociendo. En el mes de febrero el ministro lo avanzó y tampoco lo hemos visto y el 16 de junio lo volvía a recordar en esta casa y seguimos sin conocer ni tan siquiera el borrador, que, por otra parte, tampoco sabemos si existe o no. Esta misma mañana la secretaria de Estado, haciendo referencia a ese nuevo modelo de gestión, decía que la presentación de ese nuevo modelo era uno de los objetivos para el próximo año; por tanto, en cierto modo, se contradice lo que usted nos ha planteado con lo que ha dicho la secretaria de Estado, puesto que seguimos, insisto, desconociendo cuál es ese nuevo modelo.

Una de las cosas que preocupa, por no decir la que más, a este grupo parlamentario en este momento es el nivel de endeudamiento que tiene AENA y el déficit de la explotación. Usted lo decía el 16 de junio y ahora ha insistido en ello de nuevo: AENA dará beneficios en 2014. Perdone que me cueste creerlo, y me gustaría que perdiera tres minutos explicándome cómo es posible, con lo que estamos viendo, que AENA dé beneficios en el año 2014. Por otra parte, el nivel de endeudamiento es altísimo, es en torno a los 13.000 millones de euros, por tanto, cómo es posible que se vaya amortizando y que esa deuda se reduzca cuando en algún medio de comunicación he leído —no recuerdo ahora en cuál— que no solamente se iba a adelantar la reducción de la deuda, sino que iba a terminar con ella en un plazo muy cercano.

Respecto al tema de la deuda, usted hacía referencia a un plan de reducción de costes, de mejora de la productividad, no suponiendo la negación de las inversiones ni, por supuesto, la seguridad en el tráfico aéreo. Me gustaría saber si de verdad no afecta a la seguridad del tráfico aéreo, si la fórmula de alguna manera la van a plasmar o cuál es el resultado de esa formula que ustedes han logrado. En esencia, sabemos que no han cerrado negociaciones con USCA y se desconoce si hay algún extremo de la negociación cerrado o no. También me gustaría conocer a qué acuerdos concretos ha llegado AENA con los controladores; qué ahorro se ha producido en la masa salarial de los controladores de tránsito aéreo, si tiene pensado abonar las indemnizaciones que solicitan para dejar de ser trabajadores de AENA y si podrá alguno de ellos volver a ser contratado como cualquier operador de tránsito aéreo de nueva creación. Si eso es así, si hubiera un acuerdo, como en algún momento han vendido, no se entiende cómo los usuarios —y aquí me pongo yo en primera persona— del tráfico aéreo del aeropuerto de Barajas seguimos sufriendo grandes retrasos desde el mes de agosto y grandes complicaciones; incluso los pilotos hacen referencia a la situación que está atravesando el tráfico aéreo en Barajas. Por otra parte, no se entiende tampoco cómo tienen ustedes a 47 controladores aéreos, si no me equivoco, de una nueva promoción, que ha supuesto en formación 14.000 millones de euros, y que estos señores estén todavía en su casa esperando a ser llamados para trabajar. Esto no se entiende y me gustaría que nos lo explicara.

En cuanto al tema de la seguridad que yo le avanzaba, quiero saber si han reconsiderado de alguna forma la apuesta de AFIS en el aeropuerto de El Hierro o si la mantienen. Asímismo, quiero saber si en la reducción de gastos de personal, en ese ahorro que planteaba, se barajan reducir los salarios de los cargos directivos de la entidad, desde qué fecha y en qué medida. Me gustaría también saber si en el acuerdo que mantienen AENA y la Ineco, si ustedes siguen manteniendo la misma relación. En la comparecencia del 16 de junio se avanzaba, y le recuerdo lo que decía mi compañero, respecto a qué sentido tiene que crezca la masa salarial de Ineco si también lo hace AENA. Ineco en 2004 contaba con una plantilla de algo más de 800 personas y en estos momentos son casi 3.000. ¿Cómo explica el presidente de AENA semejante crecimiento, hasta el punto de que han tenido que alquilar oficinas en la zona del Campo de las Naciones? No sé si respondería a esto antes de

esta comparecencia, pero en cualquier caso me gustaría que me respondiera. ¿Cómo piensa reducir la deuda de AENA si con todo lo que nos ha planteado aquí en las conclusiones se incrementa el gasto corriente y el de inversión? Si no es así, quisiera saber esa fórmula que nos anunciaba usted sobre cómo se puede reducir la deuda.

En cuanto a las rutas aéreas, la ministra Álvarez anunció que se encargaría de convenir con el Ministerio de Defensa nuevas rutas aéreas para flexibilizar las actuales y conseguir un espacio aéreo más limpio y eficiente. Este aspecto supone un avance para la directiva del cielo único europeo y de ahorro de combustible, etcétera. ¿Qué se ha negociado desde entonces? ¿Hay nuevas rutas al respecto o seguimos en las mismas? En cuanto a los planes aeroportuarios, qué planes de actuación tiene para los aeropuertos españoles y si el nivel de inversión esperado se justifica con la rentabilidad esperada.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Puig, tiene la palabra.

La señora **PUIG GASOL:** Señor Lema, me gustaría decirle que los presupuestos que acaba de presentar para el próximo año han sido muy claros e ilustrativos, con datos precisos y no con invenciones que hoy he sentido por aquí, en esta sala. De su intervención se obtiene un mensaje de tranquilidad en lo que al transporte aéreo se refiere, lo peor parece que ha pasado; eso es lo que nos gustaría aunque creo que no a todos por igual. La tendencia nos dice que la recuperación de los principales datos de actividad del sector se seguirá consolidando en los próximos meses. Esto nos permite ser tan optimistas, o al menos un poquito, respecto a la pronta recuperación de la actividad económica general. Como usted ha dicho, estos presupuestos están orientados al cumplimiento de los objetivos estratégicos de AENA como es el nuevo modelo de gestión, iniciado —eso quisiera recordarlo a la Cámara y a sus señorías— con la reforma estructural de la navegación aérea, dos leyes ya aprobadas y una que está aún en proceso parlamentario. Esto se refleja en un nuevo enfoque en la planificación de inversiones que está completamente en línea con las directrices del Gobierno en lo relativo a los planes de austeridad para la mejora de la eficiencia y la productividad. Gracias a este esfuerzo y a este planteamiento realizado, los presupuestos que hoy nos ha presentado van a permitir a AENA consolidar y asegurar la viabilidad económico-financiera futura y así hacer frente con las mejores garantías de éxito a los importantes retos de futuro del transporte aéreo.

Como complemento a su presentación, me gustaría plantearle algunas preguntas. En primer lugar, creo que sería de gran interés para sus señorías que el presidente de AENA nos aclare algunos aspectos relacionados con la propuesta tarifaria que ha planteado para 2011, de la que se deduce que por una parte hay una disminución de las tarifas aéreas y por otra hay un incremento en las tarifas aeroportuarias. En este sentido, ¿podría explicar con mayor detalle esta propuesta tarifaria? ¿Qué impacto tendrá esta en los usuarios? ¿Cómo afectará a la competitividad del transporte aéreo y en concreto en aquellas comunidades autónomas cuya actividad económica está fuertemente ligada al turismo? Otra cuestión que me gustaría poner de manifiesto es la relativa a las medidas y controles que se aplican a los filtros de seguridad de los aeropuertos de la red de AENA. Yo también soy usuaria y los sufro. Asumo que estas medidas son necesarias y que responden tanto a normas nacionales como a internacionales comunitarias y su cumplimiento es de carácter obligatorio, siendo también cierto que su cumplimiento debería ser compatible con un servicio adecuado a los pasajeros de forma que se minimicen las molestias e incomodidades que dichos controles puedan suponer. A este respecto creo que la tecnología puede ser un gran avance y ayuda para mejorar la calidad de los servicios en los controles de seguridad, por lo que me gustaría saber que innovaciones tecnológicas tiene previstas AENA para mejorar y facilitar los citados controles en los filtros de seguridad.

En otro orden de cosas, queda de manifiesto en su intervención una previsible y progresiva recuperación del tráfico aéreo; se ha dicho que vamos a más. En este sentido y más concretamente en lo referido a la sostenibilidad ambiental, que es una de las cosas que a los socialistas nos preocupa, ¿nos podría informar sobre las principales actuaciones de AENA en materia medioambiental encaminados a la reducción de emisiones de CO_2 de las operaciones aeroportuarias y de la navegación aérea? Por último le pregunto por la accesibilidad en nuestros aeropuertos. Recientemente –creo que esto se tiene que decir— AENA ha recibido el premio Cermi 2010 en la categoría de accesibilidad universal para la implantación del servicio de asistencia y apoyo a pasajeros con discapacidad, por tanto considero de interés que explique con mayor detalle qué actuaciones está realizando AENA para mejorar la accesibilidad. ¿Podría indicarnos cuál es el grado de implantación de estos servicios en los aeropuertos de la red de AENA y cuántas personas han utilizado estos servicios de asistencia?

El señor **PRESIDENTE:** Para dar respuesta a las preguntas formuladas tiene la palabra el señor presidente de AENA.

El señor **DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Lema Devesa).

Muchas gracias, señor Macias, por su felicitación. Procuré hacerlo de la manera más clara para que ustedes tuvieran esta información.

Con respecto a su petición de las cuentas desglosadas por aeropuertos, en la documentación que le hemos

entregado en el capítulo 5 están ya las cuentas definitivas de 2009, es un resumen. El ministro de Fomento había presentado la previsión en su momento y aquí, si no me equivoco —creo que no—, está el resumen aeropuerto por aeropuerto, la cuenta de resultados. Creo que eso responde inicialmente a su pregunta. En cuanto a las preguntas de la representante del Grupo Popular hemos reprogramado las inversiones en el plan de austeridad de AENA. ¿En qué ha consistido esa reprogramación? Hemos mantenido, por eso puede dar lugar a desajustes en determinadas áreas, aquellas inversiones que a nuestro juicio afectan a seguridad. No hemos cambiado, en absoluto, ninguna inversión que pueda afectar a seguridad. La seguridad, creo que lo he dicho en esta Cámara y no me cansaré de repetirlo, es el pilar básico en que se basa el transporte aéreo y por tanto, es lo que pondremos en primer lugar ante todo. Hemos modificado algunas que han consistido no en anularlas sino en reprogramar para años posteriores aquellas en que como consecuencia de la caída de tráfico que hubo contaban con previsiones de mayor capacidad, tanto en terminales como en pistas. Nos parece que con la capacidad actual es suficiente y son las que hemos reprogramado y son las que pueden dar lugar a algunos desequilibrios, como decía su señoría.

La inversión prevista baja un 28 por ciento. ¿A qué responde? Precisamente a que en los grandes aeropuertos las inversiones están hechas. Hay que recordar que en los últimos diez años —y hablo con cifras aproximadas— se han invertido en aeropuertos 17.000 millones de euros. Eso nos ha llevado a tener, me atrevo a decir, quizá las mejores infraestructuras aeroportuarias de Europa para grandes aeropuertos; es el caso que todos conocen de Madrid, Barcelona, Málaga, Alicante, Palma de Mallorca y ahora Gran Canaria. Por tanto, las inversiones que nos quedan por hacer son de aeropuertos más pequeños, y además con unos criterios de programación a mi juicio que tienen que ser distintos a los que tenemos hasta ahora. Para un gran aeropuerto, como puede ser Madrid o Barcelona, que tienen vocación de ser centros de conexiones o para aeropuertos turísticos que son muy estacionales, y pongo como ejemplo Palma de Mallorca, se necesita la capacidad suficiente para dar respuesta a las puntas de la conexión del *hub* en un determinado momento. En los aeropuertos de conexión como Madrid hay una hora pico clara entre las siete y las once de la mañana, después el tráfico baja, hay una subida suave a primera hora de la tarde y una fuerte a última hora de la tarde. Parece que es una inversión demasiado grande pero a mi juicio no lo es, porque si no tuviéramos esta capacidad no podríamos absorber toda la demanda que hay en la hora pico. En el aeropuerto de Palma de Mallorca sucede lo mismo, aunque es una estructura de tráfico distinto, donde es fuertemente estacional y los primeros finales días de julio y agosto llegó a tener el tráfico diario más importante de Europa. Por tanto, si no queremos perder ese tráfico tenemos que tener capacidad suficiente. Sin embargo, no es lo mismo en aeropuertos más pequeños donde el perfil de tráfico son compañías de bajo coste, que no pretenden montar un *hub* o un centro de conexiones en los aeropuertos y, por tanto, su capacidad debe ser menor. ¿Cuál es nuestra filosofía y nuestra estrategia de planificación? En estos aeropuertos vamos a seguir planificando a largo plazo, quince o veinte años, pero pretendemos proyectar y construir a corto-medio plazo. En lugar de hacer un aeropuerto con una capacidad para diez o quince años, como pueden ser los aeropuertos de Madrid y Barcelona, vamos a hacer ampliaciones para una capacidad de cuatro o cinco años. De manera que siempre tengamos la capacidad por encima de la demanda pero los recursos financieros perfectamente ajustados, de forma que las amortizaciones y los gastos financieros sean mínimos, unido a otros recortes de costes como puede ser la sustitución donde sea posible de control por AFIS o en su momento, como está previsto, la externalización de los servicios de control de torre que también esperamos que reduzcan los costes.

El nivel de endeudamiento es de 12.000 millones de euros. Este año, como dijo la secretaria de Estado en su intervención, aunque el año pasado se nos autorizó un aumento del nivel de endeudamiento de 2.000 millones de euros —este año es aproximadamente de 500, la cuarta parte—, la previsión es que siga creciendo hasta el año 2012 y a partir de ahí, bajar. ¿Cómo lo conseguimos? Mejorando los resultados. Esperamos que el Parlamento apruebe nuestra propuesta de tasas, esperamos hacer un esfuerzo de mejora de los ingresos comerciales, esperamos que el tráfico siga con las previsiones que tenemos y seguiremos haciendo un esfuerzo por recortar los costes corrientes. Como he dicho en mi exposición de la memoria, va a ser de un 2,1 por ciento este año. Respecto a la negociación con el USCA, no está cerrado el convenio que es lo que esperamos que cierre totalmente la negociación. Después de la aprobación del real decreto y de la Ley de modificación del sistema de navegación aérea, hemos seguido negociando con ellos el convenio, que es lo que tenemos que negociar, según el mandato que nos da la ley; hemos dado un paso importantísimo con lo que hemos firmado el 13 de agosto, que ha sido un acuerdo de bases del que no hay inconveniente en pasar una copia a sus señorías, que recoge doce puntos planteados por los controladores y la gran parte del convenio o, al menos, las cosas más importantes. Cinco puntos se refieren a temas de salarios, jornadas y productividad que, a nuestro juicio, van juntos, y hemos cerrado la base en que se moverá la jornada. La jornada máxima será la que marca la ley, de 1.670 horas. Hemos fijado de común acuerdo que en aquellos centros de trabajo donde sea necesaria una jornada menor, como son las torres de control de los aeropuertos pequeños, se pongan distintos escalones de jornada que van de 1.200, 1.300, 1.400 y 1.500 horas y retribuir proporcionalmente. Es decir, si un controlador va a trabajar 1.200 horas, cobrará la parte proporcional que corresponde a 1.2000, teniendo en cuenta que la máxima retribución es de 1.650. Los descansos son de acuerdo con la ley, como no podía ser de otra manera, y el real decreto aprobado que fija las condiciones de descanso de los controladores aéreos para

mantener los niveles de seguridad. Esperamos que la negociación siga avanzando. Hoy hubo una reunión de la mesa negociadora y seguimos avanzando. La negociación no es fácil. ¿Por qué? El acuerdo que firmamos en agosto fue un buen acuerdo para ambas partes, fue un acuerdo ganar-ganar. A AENA le permite cumplir la ley y, a la vez, cumplir los objetivos de eficiencia que le fija la ley. A los controladores les ha permitido, dentro del nuevo marco jurídico, poder aplicar la ley con una mayor flexibilidad en cuanto a horas. Sin embargo, y basta leer la prensa, al menos una parte del colectivo de controladores o del sindicato de controladores tiene nostalgia de las condiciones que tenían antes de la ley, es decir tienen nostalgia del pasado, y eso es imposible. El otro día en una entrevista me preguntaban qué mensaje la daría a los controladores. Mi juicio es que debían olvidarse de la nostalgia del pasado. El Parlamento es el que ha decidido que hay un nuevo marco jurídico para hacer un sistema de navegación aérea más eficiente y le decía: creo que deben hacer todo lo posible —y AENA está haciendo, créame señoría, todos los esfuerzos posibles— para que se integren de una manera franca, sincera en la empresa porque son un elemento clave del funcionamiento de AENA y del sistema de navegación aérea. Por tanto, haremos todos los esfuerzos posibles para que la normalidad sea absoluta. En el acuerdo de agosto el sindicato de controladores se comprometió a trabajar con normalidad operativa; si no se está cumpliendo puede ser por dos cosas: porque no están cumpliendo el acuerdo o porque estas cosas tienen una cierta inercia. Prefiero ser optimista y que se alcance el acuerdo rápidamente si todavía hay alguna disfunción. Respecto a las indemnizaciones por rescindir el contrato, 180 controladores aproximadamente nos han pedido indemnización y rescisión del contrato por cambio de las condiciones de trabajo. Nuestra visión es que AENA no ha cambiado las condiciones de trabajo; las ha cambiado la ley y AENA tiene que aplicarla, lo mismo que los controladores. De hecho, ya hay una primera sentencia de una controladora de Ibiza en la que da la razón a AENA de manera absoluta. Un juzgado de Ibiza dice que después de la ley no tienen derecho a esta indemnización que nos piden. Por ahora, repito, de esas 180 sentencias solo tenemos una. Respecto a los controladores que están sin contratar, estamos con el proceso, lo que ocurre es que la petición del sindicato es que los contratemos en las mismas condiciones que tienen los controladores operativos actuales, y no nos parece razonable. Los controladores que están sin contratar salen de la escuela, pero ahora tienen que habilitarse todavía como controladores; no son controladores todavía, son alumnos. Les vamos a hacer un contrato en prácticas hasta que sean controladores con su licencia y después se les hará un contrato que se adaptará a las necesidades que tenga la empresa no a los deseos del sindicato. Por eso estamos estudiando cuál es la fórmula que debemos aplicar pero, repito, está en proceso.

Respecto al AFIS por parte de AENA, estamos seguros de que en los sitios en que instalamos el AFIS es un servicio adecuado; garantiza la seguridad de la navegación aérea, porque de otra forma no lo hubiéramos montado. Eso es lo que le puedo decir respecto al AFIS, tanto en los aeropuertos en que está montado como en los que tenemos previsto montarlo en el futuro.

En relación con los salarios de los altos cargos directivos de la entidad, han sufrido los mismos recortes que el Gobierno aprobó para todos los funcionarios, empezando por el presidente, el director general —como alto cargo se me ha aplicado la reducción que ha marcado el Gobierno—, y todos los directivos, incluso para puestos de estructura. El personal que tenía un puesto de estructura, aunque no fuera de dirección, en el complemento que está fuera de convenio ha sufrido la misma bajada de salarios, que fue un 5 por ciento, creo recordar.

En cuanto a los acuerdos AENA-Ineco, puedo decirle que el acuerdo responde a la siguiente filosofía. Dado que Ineco es un medio propio del Estado, al menos del Ministerio de Fomento, y que por tanto tenemos una determinada contratación que se puede hacer sin licitación pública, lo que hicimos en AENA fue lo siguiente: estudiar cuál es la media del coste de la relación de proyectos o de los servicios que puede prestar Ineco en los proyectos que sacamos a licitación. Creo recordar —le hablo de cifras aproximadas— que nos salía para el año 2009 —lo tomamos con respecto al año anterior— el 2,26 por ciento del coste de la obra, es decir el proyecto nos costaba de media un 2,26 por ciento del coste de la obra. Nos hemos sentado con Ineco y hemos acordado —hemos fijado una cifra de contratación; no la recuerdo exactamente, pero creo que anda sobre los 60 ó 70 millones de euros lo que vamos a contratar a Ineco en servicios de ingeniería este año— que el coste de sus servicios tiene que ser menor o igual que la media de lo que nos sale que sacamos a licitación, y lo hemos fijado para el año 2010 en el 2,20 por ciento, que son seis centésimas menos que la media que nos salió el año pasado para los costes de ingeniería. Lo mismo aplicamos para aquellos servicios que nos presta Ineco por horas de ingeniero. Hemos calculado la hora de ingeniero que podemos sacar por concurso y los servicios de Ineco son iguales o menores que los que sacamos por concurso. Lógicamente en cuanto a que en Ineco creció el número de ingenieros, señoría, yo no puedo contestar a esa pregunta. Supongo que la contestará con más autoridad el presidente de Ineco. Yo como consejero de Ineco puedo decirle que, a mi juicio, está ligada al incremento de la actividad de Ineco. Incluso Ineco tiene un plan de aumento de su facturación exterior; pretende que su facturación internacional vaya creciendo y que sea cada vez un porcentaje mayor de sus resultados.

En cuanto a las nuevas rutas con Defensa, nosotros estamos en contacto permanente con Defensa, como no podía ser de otra manera, dada la relación que hay entre Defensa, sobre todo el Ejército del Aire y nosotros; por tanto seguimos con ello. Tenemos conversaciones para

planificar rutas más directas y reducir el tiempo de vuelo, porque eso nos reduce, como usted dijo, emisiones de gases contaminantes y ahorro de combustible. ¿A través de qué mecanismo lo llevamos? A través de Cidefo, que es la Comisión interministerial Defensa-Fomento, con expertos de ambos ministerios. Además, tenemos un grupo de trabajo en el que participan expertos de las compañías aéreas españolas (Iberia, Air Europa, Air Nostrum, Spanair), de las asociaciones aéreas (AECA, ALA y ACETA), de la Dirección General de Aviación Civil y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Las medidas adoptadas, que en su momento fueron presentadas, creo recordar, por el ministro en este Parlamento, se han ido aplicando paulatinamente en tres paquetes, desde septiembre a octubre de 2009, normalmente por ciclos de comunicación internacional. Cada vez que hay una medida de estas, hay que publicarlas en lo que se llama ciclos Airac. Repito que seguimos estando en contacto con Fomento para ello.

No sé si me ha quedado alguna pregunta del Grupo Popular sin responder, pero por las notas que he tomado me parece que no.

En cuanto a los aspectos de la propuesta tarifaria por los que preguntaba la representante del Grupo Socialista, en estos momentos tenemos las tarifas de navegación aérea más altas de Europa, que, con los datos que hemos comunicado a Eurocontrol, bajarán un 7,8 por ciento para el próximo año 2011 y la previsión es de un 7,2 por ciento para el año 2012, de manera que en el año 2013 estarán un 15 por ciento más baja que las actuales, y esperamos que sea la media de los cinco países más grandes de la Unión Europea. A diferencia de eso, las tarifas de aeropuertos son las más bajas de la Unión Europea, y además con mucho. A lo largo de estos años AENA ha invertido 17.000 millones de pesetas sin coste alguno para el contribuyente. El tráfico desde 1990 se multiplicó por 2,5. A pesar de la crisis el tráfico ha aumentado mucho. También el número de aeropuertos ha pasado de 40 a 47.

En términos reales, desde el año 2000 al 2010, las tarifas aeroportuarias sufrieron una disminución del 6,2 por ciento, es decir se han congelado algunos años pero la inflación ha seguido. Esta combinación de tarifas muy bajas y de inversiones muy fuertes es la que ha llevado a que AENA se endeudara, pero, a mi juicio, una de las primeras cosas que hicimos fue estudiar la viabilidad financiera de AENA, que con las previsiones de tráfico que tenemos, que son de la magnitud que he dado aquí, de 2,8, etcétera, tomadas de acuerdo con los modelos que están contrastados internacionalmente, el modelo es perfectamente viable.

¿Cuáles son las propuestas de tarifas, las líneas básicas para este año? Los siguientes conceptos. Primero, adecuar las tarifas tanto a los requerimientos operativos actuales como a las necesidades detectadas en los distintos aeropuertos. Las líneas básicas se concretarían en los siguientes aspectos: aparte de la reducción de la tarifa de navegación aérea de la que hablé, alcanzar un mayor porcentaje de recuperación de costes aeroportuarios —actualmente recuperamos el 55,6 total de los costes y pasamos a un 60,3— y racionalizar la clasificación de los aeropuertos aumentando a cinco grupos, e incluso una mayor diferencia entre los distintos grupos de aeropuertos. No parece razonable que aeropuertos en los que se han hecho tremendas inversiones, como Madrid o Barcelona, tengan unas tarifas con un abanico muy pequeño en relación con aeropuertos donde esas inversiones han sido mucho más pequeñas, y por supuesto mucho más bajas, repito, que las de los aeropuertos comparables. Por citar algunas cifras, la media de la tarifa de pasajeros internacional de los aeropuertos de Londres-Heathrow, Ámsterdam, París y Frankfurt es 56,8 euros, y la tarifa actual en el aeropuerto de Madrid-Barajas es 7,9 euros. Es decir, la media de esos cuatro aeropuertos es el 618,19 por ciento más alta que la de Barajas. Con la propuesta que hacemos sigue siendo el 400,16 por ciento más alta que Barajas. En el caso de Barcelona, la media de la tarifa de pasajeros internacional de los aeropuertos de Roma, Munich, Gatwick, París-Orly y Zurich, que son aeropuertos sobre los 30 millones de pasajeros, es de 37,67 euros. La del aeropuerto de Barcelona es de 7,93. Es decir, estos aeropuertos tienen una tarifa un 375 por ciento más cara que la de Barcelona. Con la propuesta que hacemos queda todavía un 287 por ciento más cara que la de Barcelona. Es decir, la propuesta que hay debajo de esto es racionalizar las tarifas, mejorar el porcentaje de recuperación de costes y que respondan más a la realidad de las inversiones que tenemos. De la misma forma que se incrementan las tarifas en diez aeropuertos, se reducen en 31 aeropuertos más pequeños, de manera que si contamos el efecto de la disminución de navegación aérea estimamos que la subida media sería de un 4,8 por ciento y el impacto por asiento de 60 céntimos de euro. Me parece que es un impacto aceptable, sobre todo cuando, según la Asociación Europea de Líneas Aéreas, los costes aeroportuarios representan el 4 por ciento de los costes operativos de las compañías, que no es un coste que tenga el peso que tiene, por ejemplo, el combustible u otros factores. Pensamos que las tarifas se adaptan mejor a la realidad y a las necesidades de los aeropuertos para seguir manteniendo unas infraestructuras de calidad y, a la vez, siguen siendo competitivas.

En cuanto a las mejoras tecnológicas que hemos introducido en los aeropuertos, lo hacemos con normas europeas y españolas de la Agencia Española de Seguridad; somos auditados tanto por la Agencia Española de Seguridad como por la Comisión Europea, y citaría los detectores de metales en calzados, una máquina gracias a la cual la mayor parte de pasajeros ya no tiene que descalzarse, pone el pie y si no hay ninguna alarma, que suele ser en el 80 por ciento de los casos o más, ese pasajero ya pasa. Lógicamente, si hay una alarma, hay que hacer un chequeo posterior. Tenemos instaladas 133 y tenemos adjudicado el suministro de 106 más, que se instalarán a lo largo de este año 2010 y durante el primer

trimestre de 2011. Vamos a instalar en el primer trimestre de 2011 equipos de control de líquidos, aerosoles y geles. Con respecto a los escáneres de seguridad está siendo estudiado, como saben, por el Parlamento Europeo y estamos esperando la definición de la Unión Europea. El Ministerio del Interior ha instalado en coordinación con AENA un sistema automático de control de fronteras, lo que se llama el ABC *system*, que es de lectura automática de pasaportes, en los aeropuertos de Madrid y Barcelona como prueba y la idea es, una vez visto el funcionamiento —que tengo que decir que está siendo un éxito—, ampliarlo al resto de los aeropuertos. Hemos instalado en el aeropuerto de Madrid-Barajas a petición de una compañía aérea un *fast track*, un sistema de servicio rápido, un servicio de calidad que la compañía aérea cobra, y obviamente a AENA nos paga las tasas y los costes correspondientes, para que a determinados pasajeros, por razones comerciales, las compañías puedan ofrecerles este servicio más rápido.

En cuanto a la reducción de emisiones, aparte de los contratos que seguimos teniendo con el Ministerio de Defensa para las rutas directas, estamos poniendo en servicio las aproximaciones de descenso continuo, lo que se llaman las aproximaciones verdes, que no es, como leí en alguna información, que el avión para el motor; no, no para el motor, baja a bajo régimen por una pendiente constante y eso reduce tanto los ruidos como las emisiones de CO_2. Reduce también el gasto de combustible aproximadamente en un 25 por ciento y las emisiones en otro 25 por ciento. Han empezado a funcionar ya o bien de noche o en aeropuertos poco congestionados y el plan es que a lo largo de este año prácticamente esté en todos los aeropuertos, y estamos viendo con Boeing, la Universidad Politécnica e Ineco hacer un estudio conjunto de la aplicación de estos aterrizajes de descenso continuo en aeropuertos congestionados, porque ahora lo estamos aplicando en horas valle y queremos saber si podemos aplicarlo en horas donde la congestión sea mayor; lógicamente exigirá un estudio riguroso de seguridad, como siempre. Estamos estudiando con Portugal —que, como saben, es nuestro socio para la formación del bloque aéreo Portugal-España, dentro de la iniciativa del cielo único europeo— la definición de nuevas rutas nocturnas que también ahorren combustible y la emisión de CO_2.

En cuanto a la accesibilidad, tengo que decir con satisfacción que AENA fue premiada por Cermi, que es el Comité español de representantes de personas con discapacidad, con un premio por la accesibilidad por el servicio que tenemos de ayuda a personas con movilidad reducida o con discapacidad. Tengo que decir que desde que se inició este servicio en julio de 2008 se han realizado más de 2.400.000 asistencias —hacemos encuestas de valoración con una cierta periodicidad— que han sido siempre valoradas muy positivamente. Ha empezado a funcionar el 26 de mayo un servicio de accesibilidad de atención telefónica para personas con discapacidad auditiva a las que se le manda un mensaje a su móvil de manera que puedan leerlo. Seguimos trabajando en esos temas porque nos parece que una de las características que distingue realmente a un aeropuerto al servicio del ciudadano es precisamente la consideración de los ciudadanos con discapacidad.

El señor **PRESIDENTE:** Damos por concluida la comparecencia del presidente de AENA dándole las gracias. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE (VILLALBA ÁLVAREZ). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001290.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Continuamos con las comparecencias, dando la bienvenida al presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, don Ángel Villalba, que tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Comparezco con la satisfacción de siempre, con la satisfacción de poder hablar de FEVE y del desarrollo de la compañía en el seno de esta Comisión con cierta timidez, no lo oculto, porque las cifras de nuestra empresa no tienen nada que ver con las de las grandes compañías públicas del ministerio de Fomento, que es tanto como decir del Gobierno de España, como AENA, Renfe, Puertos del Estado o ADIF. Son cuentas modestas pero que presento de forma orgullosa, sabiendo que nuestra empresa está rindiendo una función extraordinaria en el territorio en el que está implantada. Hablamos de seis comunidades autónomas, hablamos de 120 municipios y de más de 400 núcleos de población.

Mi comparecencia de hoy es para presentar los presupuestos de FEVE para 2011, presupuestos que pretenden armonizar, por un lado, las exigencias del Plan de austeridad aprobado por la compañía que presido de acuerdo con las directrices del Gobierno de España, con la apuesta ambiciosa de modernizar la empresa dentro de los parámetros del Plan estratégico de FEVE que tuve oportunidad de explicar en esta misma Cámara. Al Plan de austeridad responde la evidente contención para 2011 de determinados ingresos y del conjunto de gastos. Como saben, el Plan de austeridad plantea una reducción para el horizonte del mismo plan en 2013 del 4 por ciento de gastos de personal y del 15 por ciento en servicios exteriores, además de una reducción de las propias inversiones, todo con referencia al año de partida, que es el presente ejercicio de 2010. Quiero decirles con carácter previo, antes de abordar la reducción que planteamos para 2011 fundamentalmente en el capítulo de gastos,

que la compañía FEVE decidió en febrero del pasado año 2009 realizar un plan de ahorro que afectó a todas las unidades de la empresa. Congelamos el salario con carácter voluntario desde ese mismo año 2009 de todo el personal directivo; hemos reducido los gastos de representación, incluidas dietas y gastos de viaje, también los contratos de determinados servicios que tenía suscritos la compañía que, a nuestro juicio, no eran imprescindibles o necesarios para su buen funcionamiento y optimizamos la licitación de contratos de servicios en mejores condiciones económicas tales como vigilancia, *renting* de vehículos, telefonía móvil, equipos administrativos, etcétera. En suma, las medidas adoptadas en 2009 supusieron ya una reducción del gasto de más de 3 millones de euros, lo que contribuyó también a reducir un 6,5 los gastos de personal del año 2009 y del actual 2010 con respecto al anterior. Aun así, proponemos para 2011 en el capítulo de gastos de personal, además del esfuerzo consolidado de esa reducción en 2009 y en 2010, una reducción adicional del 1,8 del gasto corriente. Ese 1,8 lo podremos reducir porque la compañía ha pasado de contar con 83 puestos estructurales en su dirección a 64 puestos y porque hemos aplicado además una reducción sobre el salario de todos los puestos directivos del 2 por ciento. Hemos obtenido así una reducción salarial de casi el 24 por ciento en la estructura y el personal directivo. Además, partiendo del presupuesto de 2010, hemos procedido a realizar un proceso de reducción anual acumulativo del conjunto de gastos de personal que culminará con ese 4 por ciento en 2013 y que tiene como correlato de 2011 esa reducción del 1,8.

Los costes de servicios exteriores y otros gastos de explotación presentan en nuestros presupuestos una reducción del uno por ciento sobre 2010 —32 millones de euros frente a 33 actuales— por el mismo concepto. El objetivo recogido en el Plan de austeridad es, como ya he dicho antes, una reducción del 15 por ciento en el año 2013 en este concepto. En consecuencia, si en el año 2013 se tiene que producir un decremento total en el capítulo de gastos de casi 10 millones de euros sobre la cifra actual, ello se podrá hacer reduciendo los gastos de personal en la proporción que nosotros hacemos y presentamos en los presupuestos ante esta Cámara y también en la obtención de servicios con empresas terceras o gastos de aprovisionamiento. Para 2011 planteamos una reducción sobre esos 10 millones de euros de 2013 del 2,5 por ciento, lo que quiere decir que estamos contribuyendo al cumplimiento eficaz de ese plan. En los ingresos corrientes planteamos, en primer lugar, en lo que podemos denominar como ingresos de explotación, una previsión de casi 41 millones de euros. Quiero decir que de esos ingresos de explotación casi 14 millones proceden de los ingresos provenientes del tráfico de viajeros, 17 millones de euros de ingresos por tráfico de mercancías y 5 millones de euros derivados de nuestra actividad turística. Además, como es natural, pretendemos, dentro de nuestra política de colaboración internacional, actuar en coordinación con Estados, fundamentalmente países sudamericanos. En esta área prevemos ingresos de más de 5 millones de euros, fundamentalmente de asistencia técnica a Ecuador para poner en marcha sus trenes turísticos. Además de estos ingresos de explotación tenemos ingresos accesorios y extraordinarios de nuestra área derivados de la enajenación de inmuebles ociosos por valor de 5 millones de euros. También en relación con nuestra política de actuación en el campo internacional como beneficios obtenidos por la venta de trenes ya en desuso para FEVE, contemplamos ingresos de casi 9 millones de euros —8.600.000 euros—. Todo ello da una cantidad superior a 54 millones de euros por ingresos propios, lo que nos sitúa por primera vez en el funcionamiento de nuestra empresa en una ratio de costes operativos del 40 por ciento. Es decir, los ingresos propios serán suficientes en un 40 por ciento para cubrir los gastos necesarios para nuestro funcionamiento en el año 2011. En el Plan de austeridad con horizonte 2013 la cifra que nos hemos marcado es alcanzar el 51 ó 52 por ciento de esa misma ratio.

En el capítulo de ingresos también hay que anotar —lo habrán visto ustedes con claridad al hablar de las cuentas de 2009, también operará sobre las cuentas de 2010 y ya lo hace sobre los presupuestos de 2011— que los ingresos que nos aporta el Estado, tanto las que históricamente se consideraban aportaciones de capital como transferencias para déficit de explotación, ya se computan de acuerdo con la modificación que el Ministerio de Hacienda ha aprobado en su orden 733 de este mismo año. Se computan no como ingresos de explotación, por tanto antes de resultados, sino como aportaciones de socios y, por tanto, al final de nuestra cuenta de resultados. Pasamos entonces —y ustedes se sorprenderán; yo me adelanto— a tener sobre una previsión de resultados, por ejemplo en este ejercicio 2010, de 26 millones de déficit que mejoran los 39 previstos a inicio del año, a 141 millones de euros, que evidentemente tiene que ver con la resta de las aportaciones del Estado —116 millones— que pasan a computar después de resultados.

En el capítulo de gastos y fundamentalmente en el capítulo de inversiones quiero decir que planteamos otra vez una inversión ambiciosa que supera con creces los 100 millones de euros. Esta es la línea de actuación en materia de inversión en los últimos años —107 millones de euros— que permitirá en transporte de viajeros mejorar el servicio con más infraestructuras y más trenes renovados, un compromiso permanente con la accesibilidad y potenciar líneas de negocio complementarias a la utilización de los recursos ferroviarios en productos turísticos, culturales y de ocio. En transportes de mercancías esa inversión nos va a hacer apostar por una mayor competitividad, por mejorar los accesos del ferrocarril al ámbito de las actividades industriales o por incrementar nuestra eficiencia medioambiental o captar nuevos tráficos. En fin, con esa inversión FEVE continuará su apuesta por la integración moderna del ferrocarril en los cascos urbanos y centros de las principales ciudades, apoyado siempre en la colaboración institu-

cional de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas de referencia.

El conjunto de inversiones tiene que ver con el Plan de seguridad, que supone un 57 por ciento del total, Plan de seguridad que afecta a la mejora de nuestras estaciones y apeaderos, a obras de electrificación, a instalaciones de seguridad, señalización, bloqueos, centros de control del tráfico, automatización y mejora de protecciones y supresiones de pasos a nivel, etcétera. Las inversiones incluidas en el programa material e instalaciones ascienden a casi 33 millones de euros y aquí tenemos que señalar la compra de nuevo de más unidades diésel-monocabina, en este caso 12; la fabricación de 5 unidades más bicabina 2700, por tanto, 17 unidades nuevas se incorporarán al parque móvil de FEVE a lo largo de 2011; la compra de unidades Tren Tran, llamadas unidades 4000, que estarán en funcionamiento en 2011 o primer semestre de 2012 y que servirán para poner en funcionamiento esta nueva modalidad de circulación de tren tranvía, por ejemplo, en la provincia de León, en la Región de Murcia o en la Comunidad de Asturias; en mejoras y reformas de locomotoras 1600-1900 o construcción de nuevas, o finalmente en la compra de 120 vagones —cifra importante para nuestra compañía— de 20 toneladas por eje para el transporte polivalente que nos harán ser mejores y más eficaces en esta actividad.

Por comunidades autónomas cito algunas de las inversiones más significativas. En el Principado de Asturias continuaremos con el equipamiento de fibra óptica, la extenderemos desde Trubia hasta Collanzo; completaremos el ramal de acceso a la factoría de Ence en Navia; procederemos a la automatización de más pasos a nivel y a la supresión de otros, fundamentalmente en los municipios de Ribadesella y Llanes; a la electrificación del oriente asturiano, y finalmente a la dotación de una serie de unidades que antes he descrito para realizar nuestras tareas de transporte de viajeros en esta comunidad autónoma. En Cantabria vamos a renovar seis kilómetros de la vía de FEVE entre Roiz y Treceño; vamos a construir un nuevo enclavamiento Orejo-Carranza con bloqueo automático; pretendemos suprimir diversos pasos a nivel y citaré algunos como Alto de la Cruz, Bárcena de Cicero, El Casar; vamos a automatizar otros pasos a nivel en Treceño, La Molina y Valdáliga; vamos a modernizar la cadena de tracción de nuestros trenes de la serie 3800 o a añadir a nuestro parque en esa comunidad autónoma más locomotoras. En cualquier caso, los planes más importantes de FEVE en la Comunidad de Cantabria para el año que viene van a ser el inicio de la integración de FEVE, también de ADIF y por tanto de Renfe en Santander; iniciar el soterramiento de FEVE en Torrelavega; poner en marcha un proyecto que está ya muy avanzado y cuyas obras comenzarán pronto para la construcción de una estación intermodal en Unquera; suprimiremos pasos a nivel por ejemplo en Cabezón o ampliaremos las vías y suprimiremos pasos a nivel a la vez que mejoraremos la plataforma y dotaremos nuestra estación en Bezana de nuevas vías alternativas; en estos días licitaremos por 1,3 millones de euros la mejora de la plataforma y de la playa de vías, y en breve plazo se llevarán a cabo el resto de las obras de acuerdo con la Comunidad de Cantabria por valor de 3 millones. Para el País Vasco tenemos obras de automatización, también de telemando y de dotación de nuevas unidades. En Castilla y León vamos a trabajar además de en obras similares en la integración de FEVE en el conjunto de la ciudad capital de la provincia con una serie de actuaciones que conforman uno de los proyectos más ambiciosos de FEVE a lo largo de su historia. En Galicia vamos a adecuar estaciones y apeaderos con obras importantes, y solucionaremos —lo quiero señalar en esta Comisión— el problema histórico que causa un puente hoy obsoleto en Viveiro, el de Verxeles, con la construcción de uno nuevo por valor de más de 600.000 euros. Vamos a llevar a cabo actuaciones en Burela y en Foz, exactamente igual que en la Comunidad de Murcia o en la Comunidad de Madrid.

En suma, señorías, los Presupuestos Generales del Estado para 2011 de FEVE aseguran un esfuerzo y un compromiso por la modernización de la compañía, anticipan un futuro que con los cambios normativos obligados que el ministerio va a poner en marcha en el primer semestre de 2011 y que van a afectar positivamente a FEVE nos convertirá en una compañía de transporte competitiva y eficaz para nuestros clientes, que son los viajeros que utilizan nuestros servicios y las empresas del importantísimos corredor de FEVE en el Cantábrico.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Martínez Sieso. Le rogaría que se ajustara al tiempo.

El señor **MARTÍNEZ SIESO:** Señor Villalba, gracias por su primera intervención y por la información que nos ha dado.

Muy telegráficamente quisiera comentarle algunas cosas. En primer lugar, quisiera saber qué papel está llamado a desarrollar FEVE en la conexión ferroviaria del norte de España, en el Cantábrico, porque hemos escuchado a lo largo de todo el día hablar del corredor mediterráneo. Usted dice que representa a una empresa modesta en relación con otras dependientes del grupo de Fomento y, sin embargo, FEVE es fundamental para la conexión ferroviaria de la cornisa cantábrica. Yo temo que comparativamente vamos a estar en unas condiciones muy inferiores, desde el punto de vista competitivo, a las que va a estar el corredor mediterráneo. Por tanto, me gustaría que me aclarase o me explicase cómo se pueden mejorar esas condiciones.

Quiero hacer también una breve reflexión sobre sus previsiones de ingresos, ya que tengo serias dudas sobre ellas. En su comparecencia del día 28 de octubre del año pasado, cuando vino a esta Comisión para a hablar del

Plan estratégico, afirmó textualmente que querían alcanzar en 2012 unas ventas de 53 millones de euros, derivadas tanto del tráfico de mercancías como de viajeros. Me gustaría preguntarle si sigue manteniendo ese objetivo. Hay que tener en cuenta que para el año 2010 se había establecido un presupuesto de 36 millones de euros y que en el proyecto de 2011 la previsión se rebaja a 35 millones de euros. ¿A qué se debe ese descenso y cómo puede influir en las previsiones que tienen para 2011, donde prevén nada más y nada menos que unos ingresos de casi 41 millones de euros? Con la evolución de los últimos años y con la previsión que hay para el año que viene, ¿cómo piensan alcanzar esos 53 millones de euros en el año 2012? A nuestro juicio están cometiendo unos errores demasiado gruesos en las previsiones de ingresos de Renfe, y esto afecta por supuesto a las demás variables económicas de la compañía. Ocurre lo mismo con las inversiones. En el Plan estratégico prevén plaza en el período 2009-2012 nada más y nada menos que 620 millones de euros de inversión. Hace un año, también en esa comparecencia a la que he hecho alusión con anterioridad, dijo textualmente que completarían en el año 2009 un volumen global de inversión comprometida por FEVE de 260 millones de euros. Según los documentos que ustedes nos han aportado, la inversión de FEVE en ese año 2009 ascendió a 130 millones de euros, es decir, a la mitad. ¿Puede explicarme esa diferencia tan tremenda? Porque esto lo afirmó el 28 de octubre de 2009.

Con esos antecedentes son poco creíbles las previsiones que tenían para este año, donde se producen unas reducciones muy importantes que alcanzan casi el 24 por ciento en Asturias, el 53 por ciento en Cantabria y el 24 por ciento en Galicia. Con respecto al presupuesto del año 2011, ¿cómo van a llegar a esa cifra? Yo tengo muchas dudas de que puedan alcanzarla. Sintetizando, ¿dónde se han producido los recortes en 2009? Anunciaron 260 millones de inversión y, según sus propios documentos, esa inversión se ha quedado en 130 millones. ¿Dónde se han producido los recortes en 2010? Anunciaron 120 millones y se van a quedar en 111. En cuanto a las previsiones del plan estratégico, ¿cómo van a cumplir esas previsiones y alcanzar los 620 millones de euros invertidos en el período 2009-2012? ¿Cómo justifica el recorte para el próximo año en el capítulo de inversiones del 40 por ciento en Asturias, del 57 por ciento en Cantabria o del 20 por ciento en Galicia, por citar los más importantes?

Quiero hacer una alusión a la seguridad, ya que es una de las líneas estratégicas básicas y prioritarias de la compañía. Ustedes se han comprometido con unos planes de seguridad que, en teoría, son muy ambiciosos y han hecho muchas declaraciones en este sentido. Pero ¿qué nos dicen los números? Nos dicen que las partidas presupuestarias para los planes de seguridad bajan prácticamente en todas las provincias por donde discurre FEVE; baja en Vizcaya, en A Coruña, en Lugo, en Asturias, en Murcia y en León. De nuevo las buenas intenciones, las declaraciones ante los medios de comunicación que van por un sitio y los compromisos presupuestarios que no ratifican esas buenas intenciones ni esas declaraciones. En ese sentido, me gustaría preguntarle por un caso concreto, al que ha hecho alusión de pasada, que es especialmente sensible por los antecedentes dramáticos de este verano. ¿Cómo van a cumplir la promesa que realizaron en agosto de construir un vial alternativo para evitar los pasos a nivel en Casar de Periedo, dentro del municipio de Cabezón de la Sal? Quisiera saber a cuánto asciende esa inversión, cuándo se va a iniciar, si es posible, el calendario de ejecución y cómo se va a financiar el proyecto.

Finalmente, quisiera preguntarle en el mismo sentido por unos proyectos muy concretos a los cuales también ha hecho alusión. En relación con la integración del ferrocarril en Santander, ¿a cuánto asciende el presupuesto?, ¿cuándo se va a iniciar?, ¿cuál es la previsión del calendario de ejecución de esa obra?, ¿cómo se va a financiar? Lo mismo le pregunto sobre el soterramiento de las vías en Torrelavega. También quisiera conocer los datos sobre algo que anunció el 28 de octubre del año pasado, la línea Santander-Cabárceno. ¿A cuánto asciende el presupuesto? ¿Cuándo se va a realizar el calendario de ejecución? ¿Cómo se va a financiar?

Con esto termino mi intervención y le agradecería que, si no puede contestarme con detalle a estas cuestiones que le he planteado, me remitiese las respuestas por escrito.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): ¿Entiendo que algunas de sus preguntas pueden ser contestadas por escrito?

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Intentaré ser breve en mi respuesta, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Macias, ¿quiere usted intervenir? **(Denegación.)**

Señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO:** Bienvenido, señor presidente de FEVE. Sin duda su compañía es un servicio público indispensable en las comunidades autónomas en las que está presente, lo vivo de una manera cercana. Me ha recordado con su intervención el buen trabajo que durante años nos ha ido mostrando en la modernización de la empresa pública que dirige y el rigor con el que está haciendo el plan de austeridad, rigor en personal, en capítulo 1, en retribuciones. A mí me parece que ese es el trabajo que era necesario hacer en una empresa peculiar por el tipo de trazado que tiene, por el tipo de infraestructura de vías, por el tipo de material móvil. Me gustaría felicitarle públicamente porque está haciendo un esfuerzo a veces sobrehumano para hacer que la empresa pública que dirige sea eficiente, competitiva e

incluso rentable, dentro de las condiciones muy especiales de esta compañía.

En pocos años se terminarán los últimos tramos de la autovía del Cantábrico. Quizás eso exija de su compañía una mayor especialización, llama la atención que cubran un espacio en mercancías importante. He visto que en el Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España FEVE aparece en la red básica. Sin duda no se comprendería el papel de España como gran superficie logística si no se tuviera en cuenta todo el corredor del Cantábrico que cubre su compañía. Yo le aboco a que siga trabajando en torno a las mercancías en una zona competitiva, que tiene mucha potencialidad, como es la zona donde está implantado.

Finalmente quiero felicitarle en nombre del Grupo Socialista por el trabajo que está haciendo.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Villalba Álvarez): Agradezco la felicitación del portavoz socialista.

El señor Martínez Sieso ha planteado el papel fundamental de nuestro transporte de mercancías. Aquí ha comparecido el presidente de Renfe y ha dado datos muy claros. Las mercancías transportadas por la empresa pública Renfe suponen el 4 por ciento de las mercancías transportadas en España. En nuestro corredor del Cantábrico nosotros transportamos más del 10 por ciento del total de mercancías producidas y en algunos corredores más concretos a veces significamos el 60 por ciento del transporte por carretera, lo que significa que muchas empresas de todos los sectores del Cantábrico tienen en FEVE —muy cerca además, y aún más con los accesos que estamos construyendo— el transporte más eficaz, menos contaminante y más ágil para llevar sus productos o sus materia primas de un lado a otro del corredor cantábrico. Seguiremos trabajando con esta intensidad, señor Pezzi, precisamente para cumplir con el papel que tenemos de gran conector ferroviario del Cantábrico y que me parece que además lo vamos a tener a lo largo del siglo XXI y por mucho tiempo más, porque somos fundamentales no solo para las empresas, no solo para las industrias, no solo para los productos que van de este a oeste, sino para los viajeros, para los ciudadanos de Cantabria, señor Martínez Sieso, que van de Santander a Liérganes o de Santander a Torrelavega y Cabezón, que son más 5 millones al año; 5 millones de ciudadanos de Cantabria que utilizan FEVE son muchos ciudadanos y nos necesitan. Usted que ha defendido en alguna de sus intervenciones —es entendible— otro corredor u otra forma de transporte ferroviario sepa que somos incompatibles. Por tanto, hay que elegir entre quien quiere llevar —no sé cuánta demanda tendrá— a ciudadanos de Ferrol a Bilbao con tres paradas como mucho, o quienes quieren transportar a los 5 millones de ciudadanos de Cantabria de Santander a Liérganes o de Santander a Cabezón.

Esa es nuestra tarea y la vamos a seguir haciendo con una apuesta por la modernización, por nuevas unidades, por nuevos trenes, por trenes más confortables y competitivos. En tres años habremos cambiado el 60 por ciento de nuestro parque de material móvil motor. Yo creo que ese es el resumen más claro que se une de la dotación evidente de más y mejores apeadores, de más y mejores estaciones y de la aplicación de nuevas tecnologías de vanguardia en el campo ferroviario que nos hacen, por cierto, enseñar en otros países de Europa y de América; también de África, porque hay 250.000 kilómetros de vía métrica en cuatro continentes del mundo y en todos ellos FEVE es bien acogida y absolutamente respetada. **(El señor presidente ocupa la Presidencia**.)

Se han pedido explicaciones sobre algunas actuaciones o cantidades. No vamos a cumplir taxativamente nuestro plan de inversiones anunciado en el plan estratégico; lo vamos a superar, señor Martínez Sieso. No será la cifra de 616 millones de euros; superaremos los 800 y, como ya le dije en mi comparecencia anterior —usted no la leyó entera, no la repasó o no pudo atender, pero yo se la explico ahora—, no lo vamos a hacer solos. Lo estamos haciendo acompañados, y en la inversión de FEVE tiene usted que computar los 60 millones de euros que el Ministerio de Industria nos ha dejado para integrarnos en Sama de Langreo. Es FEVE, es Langreo y es modernización de FEVE. Le parezca a usted mal el origen o no, es Gobierno de España, que al fin y al cabo es el que a nosotros también nos presta evidentemente los recursos para funcionar. En combinación y cooperación institucional con la Comunidad de Cantabria, vamos a trabajar en Bezana, en Torrelavega y en Santander; y con la de Asturias, además de poner en marcha el soterramiento de Langreo, hemos hecho apuestas importantes: nos hemos acercado a la factoría de Ence, en Navia, pero también nos hemos gastado mucho dinero en suprimir un paso a nivel tremendo en el centro de Asturias, el paso a nivel de Xixún, que ahora tiene una vía alternativa absolutamente moderna y espectacularmente acogida por los vecinos y por el municipio de Pola de Siero. El plan de inversión de FEVE, contemplado dentro de nuestros ejes estratégicos, preveía —y además de forma clara está dibujado en él— la aportación externa de otras administraciones que recibimos con sumo gusto. Por lo tanto, en Torrelavega vamos a actuar con el Ministerio de Fomento, con la Dirección General de Infraestructuras, que también nos está ayudando —nos ayudó— a superar esos 260 millones de euros por los que usted nos preguntaba: 75 millones de euros de inversión de la Dirección General de Infraestructuras en vías de FEVE. También va a actuar en Torrelavega, así como la Comunidad de Cantabria y el propio ayuntamiento, y le puedo decir que ya estamos trabajando —está trabajando la empresa Ineco— en la redacción del proyecto: primero, proyecto básico y documento geotécnico, e inmediata-

mente después proyecto de obra. Por lo tanto, estamos trabajando, y de la misma forma que presentaremos el consorcio antes de fin de año, que ejecutará esas obras, FEVE ha querido anticipar a la presentación pública del consorcio el encargo del proyecto para agilizar evidentemente su ejecución. Por lo tanto, actuaremos en ese sentido. El ministro también presentará, cuando las administraciones que formen parte de él lo tengan a bien, el Plan de integración en Santander, del que forma parte, como usted sabe, la Comunidad de Cantabria y los ayuntamientos de Camargo y de Santander. Puede usted obtener la información a través de nosotros, del ministerio o de estos ayuntamientos que acabo de citar, pero es un plan tangible con una inversión ambiciosa que supera los 700 millones de euros y que a los santanderinos evidentemente les supone superar un reto histórico, que es el reto de nuestras vías o de las vías de ADIF.

Hemos hablado de inversiones, de nuestros ingresos propios. Es verdad que este año superamos los 53 millones de euros. Por lo tanto, mejoramos la cifra que el año pasado pudimos dar y por muchas razones.

Es una cifra que el año pasado pudimos dar por muchas razones, entre otras, porque hemos realizado una mejor venta de nuestros activos ociosos; en segundo lugar, porque estamos funcionando muy bien –como le acabo de decir— con países terceros, ya en los presupuestos del año 2011 figuran actuaciones con Argentina, actuaciones con Bolivia, actuaciones con Costa Rica, y asesoramiento técnico, ese está en nuestro ingreso corriente, con Ecuador. Esas tareas y, por tanto, esos ingresos, no constaban en los presupuestos del año 2010, porque sencillamente no se habían puesto en marcha. También le digo, sí estarán en los de los años 2012, 2013, 2014 y siguientes, porque vamos a seguir con la cooperación internacional, que es un área en la que FEVE tiene mucho que decir.

Al resto de las preguntas, porque veo que el presidente de ADIF tiene muchas cosas que decir, evidentemente, y ustedes muchas que preguntar, si les parece bien, les contestaré por escrito.

El señor **PRESIDENTE:** Le agradecemos mucho tanto su comparecencia y su exposición como su ofrecimiento final, señor Villalba.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (GONZÁLEZ MARÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001287) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001332).

El señor **PRESIDENTE:** Damos la bienvenida a don Antonio González, presidente de ADIF. Para su exposición tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Señorías, como siempre, es un placer para mí poder estar aquí en esta sede parlamentaria para explicar cuáles son las líneas básicas del presupuesto de ADIF para el año 2011. Permítanme, en todo caso, que comience mi intervención en esta Cámara destacando expresamente que los principios que han orientado tanto la planificación como la ejecución presupuestaria de ADIF desde 2005 hasta la fecha tienen como objetivo básico desarrollar infraestructuras de calidad, que permitan vertebrar el territorio del Estado, facilitar el desarrollo equilibrado de la economía y reforzar la cohesión social. Un firme propósito que cobra su máxima vigencia en el actual contexto económico y financiero nacional e internacional, porque dotar al país de unas infraestructuras de calidad significa movilizar recursos, generar empleo, ganar en competitividad y, en definitiva, coadyuvar al cumplimiento del objetivo del Gobierno de reducir el impacto de la crisis económica y de propiciar y acelerar el cambio de modelo económico. Un propósito que queda avalado con las cifras y con los datos que voy a presentarles a continuación.

En cuanto al balance del año en curso, del año 2010, ha sido un ejercicio en el que las medidas que el Gobierno ha puesto en marcha, con objeto de reducir el déficit y cumplir con las exigencias de la Unión Europea, han supuesto una contención del gasto público a través de reajustes presupuestarios, a los que ADIF naturalmente no ha sido, ni puede ser, ajeno. Aún así, la tendencia de crecimiento en los niveles de inversión, de ejecución presupuestaria y de volumen de licitación de ADIF se han mantenido con respecto al período 2005-2009. En lo que se refiere al volumen de inversión en las actuaciones de ADIF en el año 2010, ascenderán a 5.517 millones, de los que 4.306 son activos propios y 1.211 corresponden a activos del Estado. En alta velocidad se van a invertir 4.643 millones de euros y en la red convencional 874 millones de euros. Por lo que respecta a la ejecución presupuestaria, en 2010 se alcanzará en el entorno del cien por cien del por tanto ajustado. En cuanto a licitaciones, la previsión estimada al cierre de 2010 alcanzará la cifra de 2.790 millones de euros, excluidos los proyectos de CPP a los que me referiré al final.

Haciendo una comparativa con años anteriores tanto de los presupuestos como de la ejecución presupuestaria y el volumen de licitación efectuado en materia de infraestructuras ferroviarias en periodos anteriores, podemos observar que el presupuesto de 2010, en términos del presupuesto ajustado —que alcanza, como he dicho, 5.517 millones de euros— supera en un 11 por ciento al presupuesto del periodo 2005-2009. El importe de ejecución ascenderá en 2010 a la cifra que antes he indicado superando en casi un 20 por ciento los niveles medios de inversión alcanzados en el periodo 2005-2009, que les recuerdo que ascienden en promedio a 4.640 millones

de euros. En cuanto al volumen de licitación, la tendencia desde 2005 ha sido de progresivo aumento y alcanzará en el año presente 2.790 millones de euros. En 2010, pese a la situación de crisis económica global, la ejecución de las inversiones y la licitación se va a mantener en niveles francamente muy importantes.

En el ámbito de la alta velocidad, durante el presente el presente año tras el ajuste presupuestario, la inversión prevista es de 4.463 millones de euros. Eso representa un 21 por ciento por encima de la media del periodo 2005-2009. Durante el presente año —y hablo del ajuste presupuestario— hemos tenido que afrontar los efectos negativos de una crisis sin precedentes que ha puesto en jaque alas economías occidentales más avanzadas. En ADIF, junto al esfuerzo inversor que acabo de detallar, estamos realizando un importante esfuerzo en la contención del gasto. Así, en concreto, en 2010 hemos reducido en un 5,1 por ciento la masa salarial del colectivo de directivos afectados y de otra parte, en un 2,3 por ciento la masa salarial prevista en el presupuesto de 2010. Añadidamente, hemos puesto en marcha un plan director de ahorro y eficiencia energética. Quiero decir que el ahorro que se ha producido en materia de masa salarial significa 16 millones de euros frente a un objetivo que nos habíamos marcado, en línea con el ajuste presupuestario fijado por el Gobierno, de solamente un 1,4 por ciento, es decir de 10 millones de euros, lo que significa que el esfuerzo que se ha realizado va más allá de lo que se había planteado incluso por el Gobierno.

En cuanto al Plan director de ahorro y eficiencia energética se trata de una serie de medidas técnicas y de innovación en la gestión que en 2009 ha dado como fruto una reducción de 19,1 millones de kilovatios/hora de consumo eléctrico y de 6.500 toneladas de emisiones de CO_2 a la atmósfera. Además hemos obtenido un ahorro en el coste de la energía del 17,9 por ciento y quiero decirlo porque de este modo parte es debido evidentemente a la propia evolución de los precios energéticos y una parte muy importante a la gestión que se ha realizado del consumo energético, tanto en el consumo en sentido estricto como en lo que se refiere a la compra de energía. Además, tenemos en curso un plan de ajuste severo tanto en gasto corriente como en programas de inversión, iniciándolo desde la fase de proyecto hasta la de explotación.

En cuanto al presupuesto de capital 2011 querría hacer una breve referencia a lo que los Presupuestos Generales del ministerio han planteado para este año 2011. En concreto se ha realizado una asignación al ferrocarril de un 60 por ciento dentro del reparto modal, lo que significa un incremento de 6 puntos porcentuales respecto al año 2010. En concreto, en cuanto a infraestructuras ferroviarias se refiere, el montante asciende a 7.106 millones de euros, de los cuales el 73 por ciento se destinarán a alta velocidad y el resto, un 27 por ciento, a red convencional. En cuanto a ADIF, en esta misma línea, el presupuesto a ejecutar en 2011 alcanza la cifra de 5.213 millones de euros, destinando 4.515 a alta velocidad y 698 millones de euros a la red convencional. Si a ello sumamos los recursos que se destinan al mantenimiento de las infraestructuras, en concreto 839 millones de euros, significa que las actuaciones que ADIF llevará a cabo en 2011 ascienden a 6.052 millones de euros.

Señorías, ADIF presenta unos presupuestos para 2011 que pese a su contención van a permitir la continuación de las actuaciones que están en curso. Así garantizamos que el desarrollo de las infraestructuras más relevantes prosiga para cumplir con los compromisos contraídos por el Gobierno. Quiero destacar que el presupuesto de inversión de ADIF para 2011 aumenta un 5 por ciento respecto a la media del presupuesto de inversión del periodo 2005-2009, que ascendió a 4.963 millones de euros. Los datos no son solo números, reflejan los proyectos de inversión y orientación hacia una u otra política de transportes. La inversión tiene ideología y, en este sentido, la política presupuestaria del Gobierno se traduce en una firme y decidida apuesta por un transporte público con las más altas cuotas de calidad, eficiente, seguro y sostenible, vertebrador del Estado y motor de la cohesión social y territorial.

En cuanto a la alta velocidad, actualmente tenemos 2.003 kilómetros en ejecución, de los cuales 540 kilómetros están en la fase de proyecto, 338 en estudio y 1.606 en servicio. En total, más de 4.487 kilómetros de línea de alta velocidad en diferentes estadios de desarrollo que conforman una auténtica red transversal y mallada de infraestructuras. Estamos culminando, como conocen sus señorías, los trabajos para llevar la alta velocidad a Cuenca y Albacete y a Requena, Utiel y Valencia; objetivo que alcanzaremos con la puesta en marcha de las líneas —como ya ha anunciado recientemente el ministro de Fomento—, concretamente el día 15 para el tramo Madrid-Cuenca-Albacete y el día 18 para el tramo Madrid-Requena-Utiel-Valencia. Además, la alta velocidad unirá Orense y Santiago el próximo año 2011. Seguiremos avanzando en la línea Olmedo-Zamora-Lubián-Orense y continuaremos trabajando en las diferentes líneas de alta velocidad, cada una de ellas con diferente grado de ejecución para que la alta velocidad llegue al País Vasco, a Palencia, León y Burgos, a Granada y Almería, a Extremadura y la frontera portuguesa, a Girona y la frontera francesa, a Asturias y, para concluir, el enlace de alta velocidad entre las estaciones de Chamartín y Atocha, proyecto básico y singular que permitirá romper el efecto isla que existe en este momento entre la zona norte y el resto del país en la medida en que no es factible la conexión ferroviaria de ambas zonas. También avanzaremos en la interacción ferroviaria de Logroño y en otras actuaciones como, por ejemplo, en la estación de Sagrera.

Además, en el ámbito de otros tipos de activos, ya propios de ADIF, destinaremos 233 millones de euros en activos propios, de los cuales 76 millones de euros corresponden a estaciones. En el resto de áreas, tenemos previstas inversiones por 157 millones de euros; por grandes

rúbricas, destinamos a centros logísticos y al Plan de impulso para el transporte ferroviario de mercancías 18 millones; a mantenimiento de red convencional, 21 millones; a circulación y seguridad en la circulación, 22 millones; a innovación tecnológica, 15 millones, entre los que contamos con múltiples proyectos conjuntos con empresas privadas, con universidades españolas y con empresas extranjeras trabajando en desarrollo tecnológico en el ámbito ferroviario de singular importancia; a telecomunicaciones y energía, 12 millones; a patrimonio y urbanismo, 20 millones, y al resto de actuaciones, entre las que se incluyen una serie de proyectos funcionales, sistemas de información, inversiones corporativas, 20 millones. Aprovecho que está aquí el señor Macias para decirle que dentro de esto estamos incluyendo los proyectos de integración de la red convencional de la línea de Barcelona hacia Portbou, a su paso por la población de Moncada y Reixac. ¿Cómo se financia todo esto? Las fuentes básicas van a ser aportaciones patrimoniales del Estado por importe de 574 millones de euros; operaciones de endeudamiento, 2.285 millones de euros, que situarán el endeudamiento de la compañía a final del año 2011 en 9.339 millones de euros; fondos europeos con una rúbrica de 675 millones de euros, prácticamente similar a la del año corriente; devoluciones del IVA, 713 millones de euros; subvenciones de capital, 51 millones de euros y efectivos y otros activos líquidos que totalizan 172 millones de euros para cubrir el resto de necesidades de financiación. Prácticamente, como pueden ver, una parte importante, cada vez mayor, de la financiación procede de las propias operaciones de endeudamiento de ADIF o de recursos propios de ADIF.

¿Qué se va a hacer en la red de titularidad del Estado en este periodo? Querría comentarles a modo de balance del año 2010 que el contrato-programa que se firmó en el año 2007, con un horizonte temporal que vence en el año 2010 y que se firma entre los ministerios de Fomento, Hacienda y ADIF, está próximo a su conclusión. El balance provisional de ese contrato lo extractaría en tres grandes bloques: De una parte, ejecución de inversiones en la red de titularidad del Estado, en la que al cierre del año prevemos invertir 2.213 millones de euros. Eso significa en torno a 100 millones de euros por encima de las previsiones que había en el propio contrato; mantenimiento, explotación y gestión de la red, 3.438 millones de euros y, dentro también del contrato y en el ámbito de la alta velocidad, al tramo Ourense-Santiago se destinarán 1.695 millones de euros al término de este contrato que, como digo, finaliza en el año corriente. En cuanto al presupuesto de explotación del año 2011, está previsto que la cifra de negocios alcance 1.796 millones de euros; un 15 por ciento menos que en el presupuesto que ahora vence. En cuanto a las principales partidas de ingresos, por un lado, está la partida de ingresos por cánones, que asciende a 373 millones de euros, con un incremento del 11 por ciento frente al presupuesto anterior; incremento que deriva básicamente de la puesta en explotación de la línea Madrid-Valencia-Albacete; la tasa de seguridad ferroviaria, 16,3 millones de euros, en términos muy parecidos a los del año anterior; la venta de energía, 321 millones de euros, lo que supone un incremento respecto del año anterior del 27 por ciento, pero el efecto sobre la cuenta de resultado de ADIF prácticamente es nulo en la medida en que se repercute en idéntica cuantía a los operadores. Otros ingresos, como alquileres, servicios en estación y terminales, están presupuestados en 345 millones de euros, un 2 por ciento por encima del año 2010. Por lo que se refiere a la administración de la red convencional, el presupuesto contempla una partida de 711 millones de euros; y para actuaciones de construcción, reposición y mejora en la red titularidad del Estado, 695 millones de euros. En gastos de explotación, el conjunto de los gastos para ADIF en 2011 asciende a la cifra de 2.425 millones de euros, que supone una reducción del 9,7 por ciento frente a la previsión del cierre del año 2010. En este apartado hay que destacar las amortizaciones, que alcanzarán los 342 millones de euros frente a los 281 millones del año anterior; aprovisionamientos por 163 millones de euros, prácticamente en términos similares al año 2010, en que fueron 161 millones de euros; gastos de personal que ascenderán a 697 millones de euros con una reducción del 1,3 por ciento respecto del año 2010 y gastos de servicios externos por una cuantía de 1.551 millones de euros que se prevé se reduzca respecto del año anterior en un 8,6 por ciento. Dentro de esta rúbrica se encuentra la energía de tracción, que supondrá como he dicho antes 304 millones de euros. En cuanto al resultado de explotación, en 2009 el resultado de la compañía ha sido de unos beneficios de 68,07 millones de euros, de acuerdo con las cuentas auditadas. Para el año 2011, el resultado de explotación esperado es de 126 millones de euros negativos, debido al impacto de la crisis económica que ha afectado prácticamente a todas las áreas de negocio de ADIF y también a un aumento de las amortizaciones. Si a esto añadimos el resultado financiero negativo de menos 141 millones de euros, producto del mayor endeudamiento y de la reducción de la tesorería, tenemos una previsión de resultado negativo del ejercicio de 267 millones de euros, que se justifican básicamente por las mayores aportaciones, en torno a 60 millones de euros; por un mayor gasto financiero por el aumento del volumen de la deuda, que ascenderá a 223 millones de euros y por una reducción de los ingresos financieros, que ciframos en 82 millones de euros.

Por hablar, ya para terminar, de los hitos de este año 2010, a final de año, entre el 15 y el 18 de diciembre, se pondrán en marcha las líneas Madrid-Albacete y Madrid-Cuenca, Madrid-Cuenca-Albacete y Madrid-Requena-Valencia. Eso significará una reducción de los tiempos de viaje francamente muy importante. En concreto, en Madrid-Valencia pasaremos de cinco horas y treinta y nueve minutos a alrededor de una hora y media, que significa un ahorro de tiempo francamente muy importante. Madrid-Cuenca pasará de dos horas y veintiocho minutos a alrededor de una hora. Madrid-Alba-

cete, con un tiempo actual de dos horas, pasará a una hora y media, un ahorro también bastante importante. Gracias a la instalación del intercambiador de anchos a la salida de la estación de Albacete, también la relación Madrid-Alicante verá reducido su tiempo de viaje en treinta minutos, que cuando se termine la línea estará en torno a una hora. Añadidamente se producirá un ahorro de más de 80.000 toneladas de emisiones de CO_2 y asimismo también pondremos en servicio las nuevas estaciones de Albacete, Cuenca, Requena-Utiel, Valencia y una remodelación integral de la estación de Atocha. En este año, y dentro también de los planes de inversión del Ministerio de Fomento a través de ADIF, se están dirigiendo muchas de las actuaciones al impulso del transporte ferroviario de mercancías. A finales de este año se pone en servicio la conexión en ancho UIC en el puerto de Barcelona, en concreto entre las terminales de Can Tunís y Morrot y la frontera francesa, para tráfico de mercancías. La actuación a la que me refiero ha significado una inversión de 337 millones de euros asumida por ADIF y por el Ministerio de Fomento y significa un hito estratégico importante para la logística y el transporte. Para ponerlo en marcha pondremos en servicio 75 nuevos kilómetros de línea de alta velocidad, concretamente el tramo entre Mollet y Joan Torró en la ciudad de Girona, y a su vez se ha construido una variante entre Vilamalla y Figueras de tres kilómetros que a partir de ahí conectará con el tramo de la red de alta velocidad que conecta con el tramo transfronterizo, con el tramo internacional. Además, la adaptación de la red convencional mediante la instalación de un tercer carril en una longitud que supera los 80 kilómetros entre Morrot-Can Tunis-Castellbisbal-Mollet y finalmente entre Gerona mercancías y Vilamalla. Y como decía, la construcción de una variante que conectará con la red de alta velocidad y a su vez con el tramo internacional. Con la puesta en marcha de los 438 kilómetros que unirán Madrid, Cuenca, Albacete y Valencia, primero, todas las capitales de Castilla-La Mancha estarán conectadas a la red de alta velocidad; sumaremos 2.044 kilómetros de alta velocidad en ancho UIC; tendremos 1.491 kilómetros de RTMS, lo que representa el 47 por ciento de sistema de RTMS en toda la Unión Europea. Y en 2011, con la puesta en marcha de la línea Ourense-Santiago sumaremos otros 87 kilómetros, totalizando al finalizar el próximo ejercicio 2.131 kilómetros de línea de alta velocidad y 1.578 kilómetros de líneas con RTMS.

Finalizo, señorías. Como apuntaba al comienzo de mi intervención, el presupuesto de inversión en 2011 en ADIF va a alcanzar 5.213 millones de euros, de los cuales 4.460 millones corresponden a activos fijos. Para incrementar también el nivel de inversión ADIF tiene previsto poner en marcha licitaciones con la colaboración de la iniciativa privada a través de proyectos CPP en el año corriente. En concreto, las instalaciones de señalización y GSM-R de la línea Albacete-La Encina-Alicante, el complejo Vialia de Vigo, el centro logístico ferroviario de Aranjuez y las obras de plataforma y vía, electrificación e instalaciones y GSM-R de la línea Olmedo-Lubián-Ourense. En 2011, también vía CPP, licitaremos los siguientes proyectos: la línea Madrid-Extremadura; la línea Valladolid-Palencia-León, en concreto señalización y GSM-R; la línea Valencia-Castellón; el centro logístico Fuente de San Luis; el complejo Vialia de la estación de Cádiz y el complejo Vialia de la estación de Alicante. Todo ello contribuirá sin ninguna duda a reforzar los niveles de inversión en infraestructuras y a generar y potenciar la confianza en nuestra economía.

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar la posición de los grupos parlamentarios, en primer lugar tiene la palabra el portavoz de Convergència i Unió, señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU:** Señor presidente de ADIF, bienvenido a esta su casa nocturna, quiero agradecerle las explicaciones que nos ha dado. Lógicamente, usted nos ha dado muchas cifras y comprenderá que los que llevamos aquí catorce horas ya no somos capaces de captarlas. Por tanto, básicamente le vamos a pedir, como al resto de comparecientes, que nos conteste una serie de preguntas que le vamos a entregar por escrito, que en su caso sobre todo son sobre una serie de datos que son importantes para que podamos calibrar el alcance de las actuaciones de ADIF. Haré una reflexión previa y alguna acotación a las preguntas y por mi parte habré acabado.

Usted ha dicho que ADIF tiene prevista una deuda de 9.300 millones. Con un ritmo de inversiones muy importantes —nos habla de 5.213 inversiones en 2011— y con unos ingresos absolutamente acotados y limitados parece que seguimos el camino de un elevado nivel de endeudamiento que lógicamente las operaciones ordinarias, por decirlo de alguna manera, de la compañía parece que difícilmente van a poder afrontar. Por tanto, es evidente que ADIF va a necesitar una aportación sustancial de recursos por parte del Estado. Esto no está bien ni está mal, es una opción jugada por el Gobierno, pero nos preocupa la sostenibilidad de las finanzas y la sostenibilidad del modelo. En cuanto al modelo, ya hemos hablado con el secretario de Estado de Planificación, que es con quien hay que discutir estas cosas, y no vamos a plantearlas a estas horas. Simplemente le anunciamos que somos críticos y que creemos que el modelo que se está dibujando no es sostenible porque los recursos que se pueden generar no van a poder hacer frente a los elevados costes de la implantación de la infraestructura y a nosotros esto no nos parece ni sostenible ni contribuye al principal problema de la economía española que es el aumento de la productividad. En todo caso, no es un tema que quiera discutir con usted, ya que solo es un ejecutor de lo que le encarga el Estado y lo intenta hacer con la máxima eficacia. A mi me gustaría que nos hiciera una primera valoración de cómo este menú de una empresa que en estos momentos administra red, pero sobre todo invierte en red, cómo puede ser sostenible a corto y a medio plazo o qué instrumentos tenemos para hacer frente. Ha hablado del con-

trato-programa 2007-20010, que está vencido. Supongo que estamos elaborando otro contrato-programa. ¿Cuáles son los objetivos de ese contrato-programa? ¿Qué se pretende? Este es el tema importante para nosotros, desde el punto de vista de ADIF.

Le pido de forma especial que nos suministre información sobre las preguntas que le formulo. Hay epígrafes que hablan del nuevo convenio ADIF reconvencional con un importe de 3,9 millones para Lleida, 96,6 millones para Barcelona, 102 para Girona y 0,3 para Tarragona. Otro epígrafe se llama: nuevo ferrocarril —que no se sabe qué es, si es un ferrocarril nuevo que hay que hacer—, con un importe de 46,3 millones para Cataluña. También hay un convenio de ADIF con Seittsa, por 66,5 millones de euros, destinado a red de titularidad estatal. Esto es lo que sabemos a partir del documento presupuestario. Le pedimos copia de estos convenios de ADIF y Seittsa y de ADIF con el ministerio que afecten a Cataluña. Nos gustaría saber si se prevé que en el año 2011 se empiece la construcción de la estación intermodal de Tarragona, que es un tema que nos preocupa. Ha hecho usted una referencia a Montcada. Parece que estemos ya en plan de revolución cubana con el asalto al cuartel de Moncada. Hemos hablado mucho de Montcada durante todo el día, pero le confieso que no sé dónde estoy. Mi pregunta para los vecinos que son gente mucho más pragmática que nosotros, es qué significa todo lo que ha dicho el señor Morlán, el director general, el secretario general, el presidente de ADIF. ¿Podemos decirles a los vecinos de Montcada, Barcelona, no de Moncada, Cuba, que vamos a empezar a construir el soterramiento que piden a lo largo de 2011 o es más prudente decirles que se va a empezar en 2012? Me gustaría tener una respuesta a esta pregunta. Le agradezco de antemano su comparecencia y su información y espero que estos documentos nos lleguen en el plazo de las cuarenta y ocho horas de rigor.

El señor **PRESIDENTE:** Como portavoz del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE:** Cumplimentamos un trámite importante, un trámite anual que me recuerda el vivido en el mes de octubre de 2009 cuando desmenuzábamos lo que entonces eran las cuentas del Gobierno Zapatero para el 2010, unas cuentas que desde el principio los observadores económicos de este país, las autoridades económicas de este país y este grupo parlamentario denunciábamos como unas cuentas irreales, falsas, incumplibles. Desgraciadamente, los hechos lo han acreditado: en el mes de febrero el Gobierno se ve obligado a reconstruir absolutamente todas sus previsiones y a ordenar a diestro y siniestro recortes. Unos presupuestos, por tanto, que nacían de unos planteamientos absolutamente equivocados. Tengo que decir lamentablemente que estamos en la misma situación, quizá no en idéntica situación porque estamos más advertidos, pero es cierto que el Gobierno sigue montando unos Presupuestos Generales del Estado en torno a unas previsiones de crecimiento de nuestra economía que están muy alejadas de las que los organismos internacionales, las autoridades económicas están advirtiendo. Hoy mismo hemos conocido el informe del Fondo Monetario Internacional en el que nos habla de un crecimiento de un 0,7 en el 2011, mientras que su Gobierno, del que usted es un altísimo cargo, pronostica un 1,3, con lo cual el batacazo está garantizado salvo que, ojalá, la economía tenga esos niveles de prosperidad que soy el primero en desear. Por tanto, nosotros estamos en la línea del señor gobernador del Banco de España que ayer mismo en esta santa casa dijo que hay que tener un plan B de contingencias preparado para afrontar una situación diferente. Usted, bienintencionadamente, comienza su intervención diciendo que todo esto se hace para reducir el paro y el déficit, y sus intenciones se las creo porque nadie puede tener unas intenciones contrarias, pero los hechos han acreditado en este país que la destrucción de empleo ha sido brutal, que estamos en unas tasas de paro del 20 por ciento, una caída de la actividad económica increíble y desde luego un déficit que está en unos niveles absolutamente inasumibles.

Yendo al presupuesto que hoy nos presenta su organismo, su entidad, lo primero que tengo que decirle es que no sé cómo vamos a hacer los diputados para estudiar los presupuestos, porque el único elemento que tenemos en estos momentos son las hojas presupuestarias que ustedes mismos nos remiten con el presupuesto, y si me voy a las hojas presupuestarias y al anexo de inversiones reales para 2011 y su programación plurianual de ADIF, que la tengo aquí delante, observo las siguientes magnitudes, los grandes números: el presupuesto de 2010 de ADIF, el de la ley, el de la hoja presupuestaria de la ley, el que publica el Ministerio de Economía, es de 5.160 millones de euros y el proyecto de presupuestos para 2011 plantea una inversión real de 4.459 millones de euros, es decir, 700 millones de euros menos de inversión, un 13,56 por ciento menos. Si esta comparativa la hiciese entre lo que ustedes planteaban en la hoja presupuestaria del pasado 2010 como previsión de inversión para el 2011, resultaría que estamos en una diferencia de 860 millones de euros, es decir, un descenso de un 16,17 por ciento sobre sus propias previsiones. Y si me voy a las magnitudes de ejecución, pero no a ningún invento sino a lo que ustedes dicen en la hoja presupuestaria de este año, veo que tienen presupuestado en 2010, por ley, 5.160 millones y tienen previsto invertir —lo dicen aquí ustedes con todas las letras— 4.306,94 millones de euros, luego hay una menor inversión que usted mismo, su organismo, reconoce ya en este momento de 854 millones de euros. No le he escuchado a usted dar estas magnitudes ni en ejecución ni en inversión y sería bueno que lo aclaráramos para mejor conocimiento de todos. Usted ha hecho una referencia al presupuesto de explotación, a la cuenta de pérdidas y ganancias. Yo también me la he mirado —eso sí, la hoja que figura así en los presupuestos— y espero que las cosas

que voy a comentarle estén conformes con sus datos. La realidad es que si yo leo la cuenta de pérdidas y ganancias observo que disminuye la cifra de negocios en el año 2011, la previsión que ustedes tienen, en relación con el presente año 2010. Los gastos de personal no se reducen, contrariamente a lo que usted acaba de manifestar. El presupuesto habla de un gasto de personal de 696.943.000 y la previsión del 2010 de gastos es de 694.304.000, es decir, el gasto de personal crece no se reduce.

Por lo que se refiere al resultado de explotación, se desploma. No es que se reduzca, es que se desploma. Porque si en el año 2009 fue de 75 millones de euros positivos, en 2010 eran negativos por valor de 16 millones de euros y ahora se van a 126 millones de euros. Esto no es precisamente un resultado del que uno se pueda sentir orgulloso. Si analizamos los gastos financieros, usted tiene que reconocer que se duplican, porque se pasa de una previsión de gastos financieros en el vigente año 2010 de 105 millones de euros, a 222.961. Todo esto está en la hoja presupuestaria que ustedes nos han facilitado. El resultado, antes de impuestos y el del ejercicio, es, por supuesto, negativo, pero es que se multiplica por cuatro. Pasa de menos 71 millones este año, que es lo que ustedes prevén, a 267 millones de euros. Yo pregunto: ¿Son estos unos buenos resultados? No son unos buenos resultados. ¿Acreditan una buena gestión? Desde nuestro punto de vista, no acreditan una buena gestión y creo que hay que decirlo aquí claramente.

Usted se refirió a la financiación de ADIF, financiación que tiene varias fuentes. En primer lugar, la aportación patrimonial. Me gustaría saber cuál ha sido en 2010, en el presente año, o cuál va a ser, porque el año no ha concluido, la aportación patrimonial del Gobierno de España al Administrador de Infraestructura Ferroviarias, si va a ser 1.600 millones más o menos. Esta fue la cifra que avanzó usted hace un año en esta casa. Y le pregunto también cuál va a ser la aportación patrimonial en 2011. Otra de las fuentes de financiación importantes para afrontar muchas líneas que ustedes están haciendo, son los marcos comunitarios de apoyo, en este momento el vigente 2007-2013. Pues bien, me gustaría saber, porque ya estamos en la última fase de este marco comunitario, que cantidad se recibirá en 2010 y cuánto se va a recibir en el próximo año 2011. La tercera fuente de financiación importante son las operaciones de crédito con el BEI. Yo le pregunto si estas operaciones de financiación con el Banco Europeo de Inversiones son operaciones que contratan directamente ustedes, si las contrata directamente el ministerio, cuántas se han suscrito en el vigente año 2010, en qué condiciones y con qué finalidad. Porque, sinceramente, nosotros como diputados no tenemos ningún tipo de información sobre estas fuentes de financiación, al menos en tiempo real, podemos llegar a enterarnos pasado mucho tiempo, que es lo que está ocurriendo con este organismo y con muchos otros del Ministerio de Fomento. En cuanto al endeudamiento, y lo decía el señor Macias, el endeudamiento de ADIF está creciendo a un ritmo exponencial. Me gustaría saber cuál va a ser al finalizar este 2010. Usted dice que se va situar en 9.399 millones de euros, no sé si le entendí, al finalizar 2011, si no es así me lo matiza. Me parece una cifra de endeudamiento muy importante y me pregunto si esta es una cifra de endeudamiento que afecta o no a la solvencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Otro tema relevante, señor presidente de ADIF, es la reforma que llevó a cabo la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que establecía que había que separar, como usted bien sabe, lo que eran las actividades de administración de las actividades de prestación de servicios de transporte. Ustedes se rigen por un estatuto, en cuyo artículo 4 se dice que los ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento podrán encomendar al ADIF la administración de infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad, estableciendo las directrices básicas, señalando objetivos y fines, determinando niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas. Y todo ello para incluirlo en los Presupuestos Generales del Estado. Lo que dice la norma es que los referidos extremos se tienen que plasmar en el oportuno convenio o contrato-programa, que es el que tiene que garantizar la coherencia y la continuidad de la gestión en la red de titularidad del Estado. Pues bien, el contrato-programa vigente en este momento es el contrato-programa 2007-2010, que es para este periodo y que se inscribe en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que fue aprobado en el Consejo de Ministros el 15 de julio de 2005. Yo he leído este contrato programa, sus cláusulas adicionales, su articulado, he intentado ver si hay alguna disposición transitoria, y simplemente he visto que se podrá seguir durante todo el año 2011 haciendo el seguimiento del contrato-programa 2007-2010. Pero yo pregunto: ¿y estos presupuestos de ADIF no tendrían que venir precedidos de la aprobación de un nuevo contrato programa entre la Administración General del Estado y ADIF? ¿No tendrían que definirse allí los objetivos y las estrategias? ¿No tendrían que definirse allí las aportaciones de inversión que tendría que hacer el Estado? Si estoy equivocado, me lo dice y rectifico, pero de entrada me parece que falta un instrumento fundamental para la actuación de ADIF y para que se acomode, entiendo yo, a la legalidad.

Dentro de los objetivos de licitación —usted ha enumerado aquí algunos—, nosotros estamos observando unos retrasos enormes en las licitaciones. A usted no le parecerán enormes, pero en los territorios que están afectados por obras públicas y que quieren ver que los proyectos avancen resulta en muchas ocasiones realmente exasperante. En algunos casos se cumple el límite de que se aprueben el 29 de diciembre de un año para que se pueda cumplir un protocolo, pero lo cierto y real es que nos encontramos con unos retrasos muy importantes en las licitaciones.

Los presupuestos de ADIF contienen deslizamientos presupuestarios constantes. Yo le voy a poner un ejemplo —podría poner muchos-: la línea Olmedo-Lubián-Ourense, que atraviesa tres provincias, Valladolid, Zamora

y Ourense. Ustedes presupuestaron para estas tres provincias para este año 2010 un total de 99 millones de euros. Si usted coge la hoja presupuestaria que nos ha facilitado, donde pone la previsión de ejecución en estas tres provincias de estas partidas presupuestarias, se encuentra con que decían que estaba previsto invertir 300 millones de euros, y lo cierto es que solo han presupuestado el 33,02 por ciento. Es decir, decían que iban a gastar 300 millones y presupuestan 99 millones. ¿Qué hacen con el resto? Lo deslizan a ejercicios venideros, a 2012, a 2013 o a 2014. Así, cada vez que vemos un proyecto de ADIF y lo vamos comparando con las hojas presupuestarias de años venideros nos encontramos unos deslizamientos en las consignaciones presupuestarias.

Yo le tengo que hablar también de una pobre y opaca ejecución presupuestaria. Otro ejemplo que le pongo es el de los 118 millones que estaban previstos en estas tres provincias y para ese proyecto de la línea Valladolid-Zamora-Ourense; ustedes hablaban de invertir 118 millones de euros y ahora hablan de que solo van a gastar 30 millones de euros, es decir, el 25 por ciento de lo presupuestado. Usted podrá dar las excusas que quiera, y seguro que habrá algunas que tengan base real, pero lo cierto es que eso dificulta que determinados proyectos avancen. Repito, esto es solo un ejemplo.

Hace dos o tres días hemos conocido, además del PEI, las actuaciones de carreteras y de ferrocarriles que se van a licitar con cargo al PEI en el próximo año 2011, y conocimos en el mes de agosto…

El señor **PRESIDENTE:** Señor Delgado, vaya abreviando, por favor.

El señor **DELGADO ARCE:** Me parece que estoy invirtiendo muy poco tiempo. Es un organismo muy importante en materia inversora.

Insisto, el Plan Extraordinario de Infraestructuras es un plan de su ministerio, que fue presentado a bombo y platillo el 7 de abril de 2010, para hacer una inversión público-privada que movilizaría 17.000 millones de euros. Todo lo que nosotros sabemos de este plan extraordinario de inversiones es que con cargo al mismo en 2010 se van a licitar la línea Madrid-Galicia, Olmedo-Lubián-Ourense y el complejo Vialia de Vigo y en 2011 las seis actuaciones que me acaba de indicar usted. Yo pregunto: ¿cómo sabemos los que estamos aquí cuándo se va a licitar? Esas licitaciones ¿de qué cuantía serán, con qué horizonte temporal? Si esos proyectos aparecen ahora en una licitación público-privada ¿es que desaparecen de la presupuestación anterior que figuraba en otras hojas presupuestarias? Por ejemplo, si la línea Valladolid-Olmedo-Lubián-Ourense tiene una consignación presupuestaria ahora en el ministerio y en concreto en ADIF, en su organismo, ¿cómo va a tenerla ahora, extrapresupuestariamente de un modo adicional? Es que son muchas las incógnitas que se nos plantean y usted dirá: qué poco saben estos diputados, pero es que nosotros no tenemos absolutamente ninguna información. Hoy la señora subsecretaria de Infraestructuras ha dicho que a ver si a final de año nos dan unos pliegos que están redactando para sacar en régimen concesional estos proyectos. ¿Ustedes creen que es de recibo que el plan que ustedes plantean como plan estratégico para impulsar y relanzar la actividad económica y generar empleo pueda tener este nivel de indefinición, que no es solo de los diputados, es de las autoridades de las comunidades autónomas, es de las empresas que están recabando información y no la consiguen? Yo creo que se necesita más transparencia y menos opacidad. Y, desde luego, queremos saber también en qué medida va a afectar ese modelo concesional a ADIF y a su cómputo o no cómputo del déficit. Cuando el ministro y el presidente del Gobierno presentaron este plan se decía: En el caso particular de ADIF, que no está afectado por la problemática del cómputo del déficit, se abonará el equivalente al 50 por ciento de la inversión inicial durante el periodo de ejecución de la obra y se diferirá el pago del 50 por ciento restante a lo largo de periodo concesional a través del canon. ¿Esto es así, es de otra manera, nos puede dar alguna luz al respecto? **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Concluyo mi intervención. No le voy a desmenuzar ninguno de los corredores que ustedes están ejecutando, no lo podría hacer, no tengo tiempo. Habrá preguntas por escrito que intentarán esclarecer alguna información, y seguiremos con el control parlamentario habitual.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO:** Bienvenido, señor presidente de ADIF. Si hay una empresa pública emblemática de saber hacer, de buena gestión, una de las que pondría en los primeros puestos del ranquin sin duda es ADIF. ADIF es indispensable para el Ministerio de Fomento y para el Gobierno de España. La apuesta realizada este año, y los anteriores, por las infraestructuras de ferrocarriles con 7.106 millones de euros en estos presupuestos indica que si la primera modernización del transporte en este país se hizo con autovías la segunda se va a hacer con ferrocarril; ferrocarril competitivo, ferrocarril de alta velocidad en una red muy densa y muy competitiva, pero también en cercanías, en mercancías o en la red convencional. Y en todo ese esfuerzo por hacer un ferrocarril competitivo y conseguir que España aparezca en los lugares de vanguardia en cuanto a un transporte sostenible y no contaminante ADIF está jugando un papel excepcional. Los presupuestos de este año de 7.106 millones para infraestructuras están basados en un crecimiento, como acaba de decir el portavoz del Partido Popular, que el Gobierno ha cifrado en el 1,3 por ciento.

No vería como una crítica que algunos organismos internacionales hayan modificado en estos días al alza el crecimiento de la economía española; todo lo contrario, estamos acostumbrados a que el Gobierno fija unas cifras

de crecimiento y es el Fondo Monetario Internacional el que tiene que modificarlas al alza para cumplir los objetivos y acercarse a lo que dice el Gobierno de España. El Fondo Monetario Internacional ha modificado al alza el crecimiento de España y lo coloca en el 0,7 por ciento, y la OCDE en el 0,9 por ciento. Estamos más cerca, ambos han tenido que modificar sus cifras iniciales, el Gobierno está marcando la línea de tendencia de crecimiento haciendo una política muy competitiva. En ese trabajo diario yo creo que ADIF demuestra su capacidad de gestión, por un lado, con la austeridad, que ha permitido cumplir todos los objetivos de lucha contra el déficit que ha marcado el Gobierno; austeridad en gastos de personal; austeridad en gastos corrientes. Ha hecho un buen trabajo, pero me parece que es espectacular en cuanto a la ejecución presupuestaria que el presidente acaba de marcar, que es superior al cien por cien. Para todos aquellos escépticos y gafes que decían que ADIF se había parado ya, que era un juguete roto con la crisis económica, que no sacaría ningún proyecto a licitación ni adjudicación en lo que quedaba de 2010 —y lo decían en el verano— a las pruebas me remito, las licitaciones y adjudicaciones siguen y ADIF es una empresa que es capaz de hacer una buena gestión pública en todos los ámbitos del ferrocarril en los que está trabajando. Por tanto, quiero felicitarle por el trabajo realizado, quiero felicitarle porque esté presente en ámbitos que para mí, por la proximidad y como andaluz, me parecen muy relevantes. Su presencia en el eje trasversal andaluz Bobadilla-Antequera-Loja-Granada es garantía de una buena gestión y una buena ejecución de esos proyectos; su presencia en el corredor mediterráneo será también garantía. A mí me gustaría que ADIF se encargara, sin duda, de ese corredor mediterráneo que, por primera vez, aparece en su totalidad desde Algeciras, pasando por Málaga, Motril hasta la frontera francesa; un corredor mediterráneo completo que puede hacer que mi tierra, Andalucía, tenga una red de ferrocarriles que le haga ser cada día más competitiva como otras regiones de España. Enhorabuena, presidente, tiene en el Grupo Socialista entusiastas seguidores y un apoyo incombustible al trabajo que usted está realizando.

La señor **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para cerrar el turno de intervenciones, tiene la palabra el presidente de Adif.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Gracias, señorías, por el tono de sus intervenciones.

Veo que el señor Macias está ausente, pero no quería dejar de responder a algunas de las cuestiones que ha planteado. En primer lugar, en relación con el tema de la estación intermodal de Tarragona como conoce sobradamente, no está en el ámbito de ADIF. Tenemos incluido en el presupuesto la remodelación de la actual estación de Tarragona y goza de una partida presupuestaria adecuada para llevar a cabo ese tipo de actuaciones. Se interesaba por el tema de Montcada; como el secretario de Estado ya ha hecho pública hoy su postura en relación con el tema y las actuaciones que va a llevar a cabo creo que no procede que yo incida sobre este tema cuando ya ha explicado claramente cuáles son las líneas de actuación que van a marcar justamente esa relación en cuanto se refiere a Montcada. Planteaba también un tema en relación con los convenios que aparecen recogidos en la ley de presupuestos, haciendo referencia expresa a que se le comunicara cuál es el contenido; lo haremos con sumo gusto.

Por no abandonar un tema que ha planteado, el de la sostenibilidad del modelo con relación a la deuda que está contrayendo ADIF. ADIF ha tenido una fuente de financiación durante un tiempo determinado que ha pivotado en una parte muy importante sobre las aportaciones patrimoniales, esa fuente de financiación ya en el año 2010 y en el año 2011 ha tenido un descenso notable. Obviamente, en esa cobertura de fuentes de financiación se ha incluido un incremento de la deuda, incremento de la deuda que en modo alguno, en el horizonte que estamos analizando puede significar ni supone una pérdida de solvencia de ADIF o puede significar un modelo que tenga problemas en el futuro, por múltiples razones. La primera de ellas —y respondo también a la cuestión que ha planteado el diputado señor Delgado— es porque una parte importantísima del endeudamiento —concretamente al cierre del año actual estaremos en el entorno de 7.000 millones de euros— entre 5.500 y 6.000 millones de euros, serán con deuda del Banco Europeo de Inversiones; deuda que quiero recordar a sus señorías que tiene plazos de amortización del entorno de 30 y, algunas operaciones, de 50 años. En segundo lugar, son operaciones que tienen unos tipos de interés muy por debajo de mercado, con unos diferenciales muy por debajo de lo que son las condiciones habituales de mercado, financiándonos incluso por debajo de cómo se financian tesoros de primer nivel. En tercer lugar, porque tienen plazos de carencia también francamente muy largos; plazos que están en el entorno de diez o doce años. Por tanto, el servicio financiero de la deuda no va a generar una restricción presupuestaria importante en los próximos años de la vida de ADIF. Obviamente, estamos claramente en la idea de seguir trabajando con el BEI todo lo que sea posible, en la medida en que las condiciones financieras en las que se concretan las operaciones —hablo de plazos, hablo de *spread,* hablo de periodo de amortización— son francamente inmejorables y permiten atender correctamente el servicio financiero de la deuda. Por tanto, en el horizonte en el que estamos trabajando en este momento, ADIF suple otra fuente de financiación con el endeudamiento, obviamente, y dentro de los contratos-programa que se firmen en el futuro, incluyendo el contrato-programa que siga al que concluya a finales de este año. Naturalmente, como bien dice la ley del sector ferroviario, y como se ha concretado en el periodo vigente en 2007-2010 entre la Administración General del Estado vía Fomento-vía Hacienda y el propio ADIF, se han consignado las fuentes de financiación, las

aportaciones financieras que permiten llevar a cabo las actuaciones en la red que le encomiende el Estado.

Cuando hablamos de la red, hay que distinguir dos tipos diferentes de red, como conoce sobradamente por su conocimiento de la ley del sector ferroviario. Hay una red que es red del Estado —la RFIG—. Cualquier actuación que ADIF lleve a cabo en la RFIG tiene una cobertura presupuestaria del Estado, que se han concretado hasta este momento, bien en la función de mantenimiento bien en el ámbito de las inversiones, mediante ese contrato-programa por aportaciones directas del ministerio y por aportaciones indirectas a través de la Seittsa. En este momento estamos cerrando un ciclo, estamos en la fecha de balance y de revisión del contrato anterior y naturalmente estamos ya trabajando para concretar un nuevo marco presupuestario, un nuevo contrato-programa que dé cobertura, como bien dice la ley, a las actuaciones que se le encomienden a ADIF en la red que corresponde al Estado.

El señor Delgado hacía, entre sus observaciones, un canto que no es tampoco nuevo. Habla de pobre y opaca ejecución presupuestaria. Los datos que podemos esgrimir no son esos, señoría. Y lo voy a repetir porque lo plantea cada año y no es correcto. En el año 2010 la ejecución presupuestaria estará en el entorno del cien por cien del presupuesto ajustado, que ha experimentado un ajuste, y que, como decía, hemos experimentado como cualquiera de los entes de la propia Administración General del Estado. Y estaremos en el cien por cien de ejecución presupuestaria. Pero en el año 2009 la ejecución fue del 110 por ciento; del 116 por ciento en el año 2008; del cien por cien en el año 2007; del 77 por ciento en el año 2006 y del 68 en el año 2005. Desde que empezamos hasta que se puso en marcha la maquinaria de ADIF —ya en el año 2007 estábamos en el cien por cien de ejecución presupuestaria— hemos estado cumpliendo con lo presupuestado. El presupuesto no ha sido, señoría, un papel mojado; el presupuesto ha sido un compromiso que se ha cumplido en los últimos tres años, incluyendo los últimos tres años y el actual sobradamente, lo que contrasta con lo que pasaba en la época en la que ustedes gobernaban. En el año 2000 llegaron a ejecutar un 65 por ciento, en el año 2001 un 68 por ciento, en el año 2002 un 88 por ciento y en el año 2003 un 69 por ciento. Además, la diferencia estaba también en las cifras de entonces; por ejemplo, estamos hablando de unas cifras que en el año 2000 ascendían a 2.186 millones de euros frente a 5.517 ó 5.713 millones de euros. Nos encontramos ante inversiones que más que se duplican, presupuestos que más que se duplican; inversiones que, como digo, en el año 2000 fueron de 1.419 millones de euros, frente a, por ejemplo, 5.517 millones de euros que se van a ejecutar este año. Francamente, señoría, no me hable de opacidad. **(El señor Ayala Sánchez: No existía ADIF en esa fecha.)** Estoy haciendo la suma de GIF y de Renfe, que es el equivalente a lo que hoy es ADIF y las funciones inversoras que hoy hace ADIF. Si tomamos otros datos, el resultado será seguramente peor. **(El señor Ayala Sánchez: No era ADIF.)** La suma de las inversiones de la Renfe antigua y de GIF, que hacían las funciones que hoy hace ADIF. **(El señor Ayala Sánchez: Y Renfe-Operadora.)** Estoy hablando estrictamente del ámbito de las inversiones, no estoy hablando del material móvil. Si fuera Renfe-Operadora, al final la suma de las operaciones sale peor todavía, señoría. Si me dice lo que invirtieron en aquella fecha GIF y Renfe y yo le digo lo que está invirtiendo Renfe, mejoro los resultados infinitamente. Aquí no he incluido a RENFE-Operadora. **(El señor Ayala Sánchez: Peras con manzanas.)** No son peras con manzanas, son euros con pesetas con un elemento de transformación de la peseta al euro.

Su señoría me planteaba cuáles eran las fuentes de financiación. En cuanto a aportaciones patrimoniales, las previsiones del presupuesto inicial de 2010 eran de 1.600 millones de euros y las aportaciones del presupuesto corregido serán de 576 millones de euros, que es equivalente a las aportaciones patrimoniales que se van a gozar en el año 2011. Los fondos europeos son prácticamente equivalentes, 675 frente a 671 millones de euros, y sabe sobradamente que estamos en la parte final del marco comunitario de apoyo 2006-2013 y, por tanto, las aportaciones que recibimos de fondos comunitarios, evidentemente, se van reduciendo. En concepto de devoluciones de IVA estamos hablando de 703 millones frente a 688 millones de euros del año anterior y básicamente esas son las cifras por las que usted se interesaba con relación a las fuentes de financiación.

En cuanto a esa preocupación de la que hablaban sobre el cumplimiento de la ley del sector ferroviario, cómo se concreta la aportación del Estado a ADIF para que lleve a cabo las funciones que le encomienda la propia ley y, en concreto, las que tienen que ver con la gestión de la red ferroviaria de titularidad del Estado, he de decirles que hay un contrato-programa aún vigente y que estamos trabajando en uno nuevo, que evidentemente dará respuesta a las demandas que el propio Gobierno exija a ADIF. Me habla de retraso en las licitaciones, de deslizamientos presupuestarios constantes. Señoría, en algunos puntos concretos, no voy a obviarlo, algunas obras no avanzan al ritmo adecuado porque surgen problemas de expropiaciones o de otra naturaleza parecida. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Quiero remitirle de nuevo a los datos que le acabo de dar sobre ejecución presupuestaria, que muestran bien a las claras cuál es la relación entre lo que se presupuesta y lo que se ejecuta, y en los últimos tres años estamos ejecutando igual o por encima del presupuesto inicial. Este año, en la medida en que ha habido un ajuste presupuestario que afecta a toda la Administración del Estado, incluyendo sus empresas y sus entes públicos, ese recorte se ha producido en ADIF, como no podía ser de otro modo, pero ejecutamos al cien por cien el presupuesto que queda una vez que se ha producido ese ajuste.

Me planteaba también una duda en relación con las obras que están en este momento en curso con recursos presupuestarios; me preguntaba que si eventualmente en esa línea se va a llevar a cabo una CPP, qué ocurrirá con

esos recursos. Tengo que decirle que esos recursos seguirán su ritmo y su rumbo. La obra que está licitada en el ámbito presupuestario se seguirá ejecutando en el ámbito presupuestario, y evidentemente el CPP que se instrumente estará o dejará exento a esa parte de obra, como es natural. Quiero entender que se refiere, por ejemplo, al tramo Lubián-Ourense. Los tres tramos que están adjudicados seguirán su curso, seguirán su ritmo, y la CPP se referirá, evidentemente, a obras distintas a las que nos estamos refiriendo.

Me ha comentado que el presidente del Gobierno hizo público que en relación con el tema del CPP había un elemento o una ventaja competitiva o relativa de ADIF en la medida en que no computa en déficit o en deuda. Evidentemente, eso es una realidad, eso es así según las reglas de Eurostat. Lo que dijo el presidente del Gobierno en aquel momento es cierto, como no podía ser de otro modo, y lo ratifico. Las inversiones que lleva a cabo ADIF en esta materia son inversiones que no van a computar en déficit o en deuda.

Finalmente, ha hablado en relación con el PEI. Creo que en el día de hoy tanto el secretario de Estado como la secretaria general han hablado largo y extenso del desarrollo del PEI. Yo creo que no se puede hablar de falta de transparencia, señoría. El PEI se presenta en un momento determinado y se muestran las líneas generales. El ministro ha hecho público cuáles son los proyectos que van a estar incluidos en el PEI en la presentación que hizo de los presupuestos la semana pasada y cuáles son los proyectos que van a ser licitados en el año 2010 y en el año 2011. Asimismo, en lo que se refiere y concierne a ADIF he dicho cuáles son los contratos, los proyectos, que vamos a sacar por ese procedimiento. Quiero anunciarles también que en muy breves fechas, en este mismo mes, algunas de las operaciones que están previstas saldrán ya al mercado, porque los diferentes proyectos han exigido y exigen pliegos distintos y hemos trabajado en ellos. Algunos no es que estén terminados, sino que están ya en el mercado porque van a salir de inmediato para ser licitados, y en el resto se está trabajando con el sector financiero, con el sector de la construcción, con el sector de los terceros afectados, para que ese pliego sea lo mejor posible y permita y posibilite el éxito de esas operaciones, que creo que son magníficas en la medida en que van a poder hacer llegar recursos privados para llevar a cabo infraestructuras públicas, algo que creo que su señoría compartirá como criterio o como modo de actuar. Esto lo están haciendo también ustedes en aquellos sitios donde gobiernan. Como me ha prometido enviarme una relación de preguntas para su respuesta, las cuestiones que no hayan quedado respondidas o que no se hayan clarificado suficientemente, con sumo gusto las responderemos por escrito.

Por último, quiero agradecer muy profundamente al señor Pezzi esas muestras de cariño que tiene siempre hacia mi humilde persona. Quiero decirles a sus señorías que vengo trabajando con el máximo empeño y la máxima dedicación, poniendo todos los medios que están a mi alcance, haciendo que la organización trabaje con el máximo esfuerzo en conseguir los objetivos que la compañía tiene marcados, los objetivos que marca el Gobierno para que desarrolle esta empresa. No es momento de hacer aquí ningún autobombo, simplemente trabajamos para cumplir el objetivo que tenemos marcado. Seguramente en ese trabajo cometemos muchísimos errores, no les quepa la menor duda a sus señorías, pero también algunos aciertos nos corresponderán. Reivindico esto, no para mí, sino para las 14.200 personas que trabajan en ADIF y que dedican su vida a ADIF.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, don Antonio González, presidente de ADIF.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A. (LAFUENTE FÉLEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001292) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001335).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, permítanme que le dé al señor presidente de Correos, don Alberto Lafuente, en nombre de todas sus señorías, de la Mesa y de todos los grupos parlamentarios, nuestra mayor y más calurosa bienvenida a esta Comisión de Fomento. Son las doce menos veinticinco de la noche lo cual no es habitual. Pero no es menos cierto, señor Ayala, que tradicionalmente los presidentes de Correos —recuerdo al menos las últimas cuatro legislaturas— son los últimos en comparecer en esta Comisión. Lo lamento porque es la primera vez que usted viene y quizá se lleve una impresión errónea. Solemos trabajar mucho pero no tantas horas como llevamos hoy, que dentro de unos minutos harán ya catorce. En todo caso, al igual que todas sus señorías, le deseamos la mejor de las suertes en su etapa, aunque lleva ya unos meses pero es la primera vez que comparece en la Comisión de Fomento. Tiene la palabra para exponernos sus líneas generales.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Lafuente Félez): Señor presidente, señorías, en primer lugar, quiero agradecer la amable acogida dispensada por esta Comisión al ahora presidente de Correos. Efectivamente es mi primera comparecencia parlamentaria en mi calidad actual de presidente de Correos, pero en vidas profesionales pretéritas tuve ocasión también de comparecer ante otras comisiones para la presentación de los presupuestos de las áreas que entonces dirigía. En todo caso, entonces y ahora es un honor venir a esta casa.

Explicaré los aspectos básicos del presupuesto de Correos del próximo ejercicio y también me atreveré a hacer alguna consideración respecto de la estrategia de Correos; al fin y al cabo los presupuestos no son sino el respaldo financiero de las decisiones estratégicas y tác-

ticas que adoptan las organizaciones, en este caso las empresas. ¿Cuáles son los objetivos de Correos y en general las líneas básicas de actuación que tienen su reflejo, como decía antes, en el proyecto de presupuestos para 2011? En primer lugar, la competitividad empresarial. Correos desarrolla sus actividades en un entorno competitivo, como voy a señalar posteriormente la culminación del mercado único postal va a incrementar los niveles de competencia y por tanto Correos, en tanto que empresa, está y estará obligado a incrementar sus niveles de competitividad. Esto en términos técnicos quiere decir acertar a construir ventajas competitivas sólidas, dada la naturaleza de este mercado. Eso implica ser eficientes en costes y estar muy próximos al mercado o a la demanda en lo que se refiere a la oferta, a la provisión de servicios integrales. No pierdo sin embargo de vista las responsabilidades especiales que tiene Correos a la hora de prestar el Servicio Postal Universal. Por tanto, competitividad, eficiencia por supuesto y adecuar la prestación del Servicio Postal Universal son los principales objetivos que tiene Correos.

En una empresa regulada como Correos es obligado referirse al contexto regulatorio. Como saben sus señorías, se está tramitando en esta Cámara la Ley del Servicio Postal Universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, que no es sino la trasposición a la legislación española de la Directiva 2008/6 de la Unión Europea. Esta es en principio la última directiva postal o de liberalización del sector postal y lo que pretende fundamentalmente es eliminar los dominios reservados a los antiguos monopolios. Por tanto va a determinar en gran medida el presente y el futuro de Correos.

El impacto más inmediato de la entrada en vigor de la ley será, claro está, la aparición de nuevos agentes en el mercado español y el incremento de nivel de competencia. Debo decir sin embargo que el mercado postal español empezó a liberalizarle allá por los años sesenta, que Correos ha sabido hacer frente desde ese decenio a la competencia y sin poner en cuestión ni en peligro su supervivencia. No lo es menos que hoy en España están presentes ya los principales operadores públicos y privados internacionales. Por tanto, Correos sabe qué es la competencia. El proyecto tiene una especial relevancia también en la medida en que contempla la designación de Correos como operador responsable en última instancia de prestar el Servicio Postal Universal. Esta es una responsabilidad muy importante y espero que Correos esté a la altura de esa determinación legal.

Quiero insistir sin embargo en que la ley es importante para Correos en la medida en que establece un marco normativo estable. Yo creo que las empresas en general y las empresas reguladas en particular necesitan contar con un marco regulatorio estable. La propia ley y también la constitución de la Comisión Reguladora del Sector Postal garantizan la debida estabilidad regulatoria, sin mencionar que el proyecto de ley contempla diversas fuentes de ingresos que deberán permitir cubrir los déficits originados por la prestación del Servicio Postal Universal, lo que asegura la suficiencia financiera de tal servicio.

Es obligado referirse al contexto de mercado, al contexto económico en el que Correos desarrolla sus actividades. Lo cierto es —y sus señorías lo saben— que en los últimos años, especialmente en los últimos tres años, se ha producido una caída de la demanda de servicios postales. Este no es un fenómeno español, este es un fenómeno que se ha producido en todos los países del mundo donde tienen un servicio postal consolidado. En primer lugar, por la crisis económica. A mi juicio es cierto que la elasticidad-renta de las demandas de servicios postales es limitada; esto es, la demanda es relativamente rígida respecto a la renta. Sin embargo, es verdad que esta crisis económica ha dado lugar a que las empresas se vean obligadas a realizar esfuerzos de saneamiento de costes, lo cual en alguna medida ha dado lugar a una menor demanda por parte de las empresas de servicios postales. En segundo lugar, un factor muy importante ha sido lo que denominamos la sustitución electrónica; esto es, el hecho de que el papel, la comunicación por escrito sea sustituida a tasas muy relevantes por la comunicación electrónica. Este es a mi juicio el principal factor de cambio del mercado para Correos: la tecnología, los servicios digitales y la tecnología de producto; además, esto es completamente irreversible. Los dos factores, especialmente el segundo, han dado lugar a que en el año 2008 se produjera un descenso del 5,2 por ciento de los envíos postales gestionados por Correos. En el año 2009 la caída fue de casi un 10 por ciento y en el primer semestre del año 2010 hemos registrado una caída con respecto al mismo periodo del año anterior de un 5,4 por ciento. Es decir, en estos tres años se ha producido en términos globales una disminución de la demanda de servicios postales ligeramente superior al 20 por ciento. Retengan sus señorías este dato porque, junto con la consideración de que la estructura de costes de Correos está muy apalancada en el sentido de que pesan mucho los costes fijos, es muy determinante de la evolución de los beneficios y sobre todo de la valoración que debe hacerse sobre la misma. En los próximos años los consultores internacionales y en general los operadores postales contemplan una disminución del tráfico postal. Así, estudios realizados para Estados Unidos y para algunos países europeos dicen que en los próximos diez años el tráfico postal podría disminuir entre un 30 y un 50 por ciento con respecto al año 2010. Por tanto, caídas muy relevantes. No es propio únicamente del caso de España, es un fenómeno muy general.

La compañía Correos ha adoptado dos criterios de gestión para hacer frente en el corto y en el medio plazo a esta situación. El primero es —y a mi juicio el más importante— fortalecer sus fuentes de ingresos. El problema de Correos está más en el lado de los ingresos que en el lado de los costes, de los gastos. Ello nos ha llevado a desarrollar proyectos con potencial de crecimiento; en concreto, un plan de negocio de paquetería, también un plan para incrementar la presencia de Correos en un mercado poco desarrollado en España, que es el már-

quetin directo, y finalmente algunas iniciativas orientadas a robustecer, a potenciar los servicios de carácter digital. Junto a ello, claro está —lo decía antes—, en este mercado los costes son muy relevantes y, por tanto, la competitividad está basada en gran medida en las ventajas competitivas en costes. Hemos incrementado, creo yo, nuestros niveles de eficiencia a la vez que hemos aplicado los criterios de austeridad y control de gasto derivados de la gestión ordinaria y también de las instrucciones emanadas del Gobierno, en particular de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, sobre planes de ajuste y austeridad del sector público empresarial. Las inversiones previstas en los presupuestos para el año 2011 están muy orientadas a estos dos grandes objetivos: a la generación de nuevos ingresos y también a la búsqueda de niveles superiores de eficiencia, y debo añadir de calidad.

Presupuesto 2011, Grupo Correos. El Grupo Correos, como es notorio, está constituido por la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos y tres sociedades filiales al cien por cien: Chronoexprés, Correo Híbrido y Correos Telecom. En su conjunto el Grupo Correos, según el proyecto de presupuestos, ingresará 2.167 millones de euros en el año 2011, con una disminución del 2,8 por ciento respecto de la previsión de cierre del año 2010. Está previsto que el nivel de productividad, ingresos de explotación por empleado, crezca un 0,7 por ciento en el año 2011. En tercer lugar, los gastos de explotación del Grupo Correos crecen muy moderadamente, en torno al 0,8 por ciento respecto a la previsión de cierre del año 2010, lo cual en su conjunto da lugar a un resultado antes de impuestos de aproximadamente 84 millones de euros.

Si nos referimos a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, que representa en términos de ingresos, en términos de empleo, en términos de gasto, más del 90 por ciento del grupo, las cifras más importantes se refieren a la evolución, presupuestos 2011 con respecto a previsión de cierre 2010, de los ingresos de explotación. Se prevé una disminución del 3,3 por ciento. Ello es consecuencia de un doble efecto: de un lado, se prevé una minoración del 2,2 por ciento del tráfico postal, pensamos que va a haber una ralentización de la caída de los envíos postales; y un segundo efecto tiene que ver con un incremento de la tarifa media, sobre todo derivado de un desplazamiento de la demanda hacia segmentos de mayor valor añadido y, por tanto, de mayor precio. En general, la evolución del *mix* de productos de Correos está beneficiando la cuenta de resultados de la compañía. Los gastos de explotación también van a evolucionar de forma muy moderada, se prevé un crecimiento del 0,7 por ciento con respecto a la previsión de cierre del año 2010.

Los gastos de personal constituyen el 73,4 por ciento de los gastos de explotación de Correos, un porcentaje muy apreciable. Se prevé en los presupuestos del año 2011 una disminución de los gastos de personal del orden de un 1,8 por ciento con respecto a la previsión de cierre del año 2010. Sucede también que en la previsión de cierre del año 2010 ya se ha producido una disminución de los gastos de personal en torno al 1,9 por ciento con respecto al periodo 2009. Ello resulta de un ligero descenso del número de trabajadores, del número de empleos, y también de un recorte del gasto de aproximadamente 6,9 millones de euros, resultante de la aplicación del Real Decreto 8/2010, para la reducción del déficit público. Todo ello da lugar a un resultado neto de explotación presupuestado de 91,8 millones de euros de pérdidas y a un beneficio antes de impuestos negativo, pérdidas, de 85,6 millones de euros.

Antes de pasar a las inversiones, quiero hacer una breve consideración sobre las pérdidas previstas en estos momentos para el año 2011. En el presupuesto del año 2010 en la Sociedad Estatal Correos se preveían unas pérdidas de 151 millones de euros. En la práctica, y gracias a los esfuerzos de gestión realizados, en estos momentos prevemos un cierre prácticamente equilibrado. Por tanto, gracias a los esfuerzos de austeridad y a la gestión realizada, hemos pasado de menos 150 millones de euros presupuestados a una previsión de cierre para el año 2010 prácticamente equilibrada. Yo estoy firmemente convencido de que a partir del 1 de enero del año 2011 seguiremos haciendo esfuerzos de gestión importantes y de que el cierre del año 2011 arrojará unas pérdidas significativamente inferiores a las contempladas con criterios de prudencia en los presupuestos.

Por otra parte, quiero insistir sobre un hecho que mencionaba al comienzo de mi intervención. Decía que en los últimos tres años se ha producido una caída del mercado de servicios postales atendido por Correos del orden de un 20 por ciento. Decía también que un porcentaje elevadísimo de los costes son fijos. Ello debería haberse traducido en pérdidas considerables. No ha sido así el caso, el año 2009 se cerró con unas pérdidas de 5 millones de euros; creemos que el año 2010 se va a cerrar con unas pérdidas no significativas de 2 ó 3 millones de euros, y estoy convencido de que el año 2011, pese a la caída del tráfico postal, también se cerrará de una manera mucho más satisfactoria que lo que está previsto con criterios de prudencia en los propios presupuestos. Lo que estoy queriendo concluir con estas afirmaciones es que Correos está atravesando relativamente bien las circunstancias derivadas de la caída del mercado postal y la propia sustitución electrónica.

Paso a hablar de las inversiones. A finales de este año estará prácticamente culminado el Plan de accesibilidad y por tanto, la apertura, renovación, etcétera, de las oficinas postales. Esto se previó hace algunos años, se ha hecho un esfuerzo considerable y prácticamente todas las actuaciones previstas están ya realizadas. Culminado el proceso de accesibilidad quedaba el proceso de automatización que dio lugar en su momento a un determinado plan. Prácticamente todas las actuaciones previstas en el Plan de automatización se han realizado, con una excepción, que es la actuación que se va a realizar en el centro Colón de Barcelona. El resto de centros de tratamiento automático de la información están funcionando a pleno rendimiento. En el año 2011 se prevé destinar 125 millones

de euros, casi 126, a la inversión, a cuatro grandes apartados: infraestructuras, mecanización, sistemas informáticos y otras inversiones. En inversiones en infraestructuras está prevista la realización de inversiones por valor de 54 millones de euros a través de 185 actuaciones en oficinas y centros operativos para favorecer la calidad del servicio, la eficiencia y la seguridad laboral. En oficinas de atención al público se contempla un presupuesto de 31,1 millones de euros para la ejecución de 147 actuaciones. En centros operativos —industriales, digamos— se prevén 38 actuaciones por un importe presupuestado de casi 23 millones de euros. En mecanización se trata de culminar el plan de automatización. Está pendiente realizar determinadas inversiones relativas al negocio de la paquetería, mejorar los procesos de admisión e inversiones requeridas para el desarrollo de productos de valor añadido. Todas estas actuaciones van a sumar en términos de inversión del orden de unos 15,4 millones de euros. También se realizarán inversiones en sistemas informáticos, que alcanzarán la cifra aproximada de 36 millones de euros: 13,9 millones de euros para aplicaciones y 22,2 para equipamiento informático y de telecomunicaciones. Estas cantidades se van a destinar prioritariamente a proyectos tales como el acuse de recibo digital, la adquisición de PDA para las carterías —vamos a duplicar el número de PDA—, dispositivos digitalizadores de firmas en las oficinas, etcétera. Vamos a hacer esfuerzos considerables para mejorar el canal web de la compañía y en general todas las herramientas de márquetin on line, sistema de aseguramiento de la calidad, cuadro de mando corporativo, etcétera. Las inversiones previstas para el año 2011 no son comparables con la inversión prevista para el año 2010, porque es nuestro propósito cambiar el modelo de adquisiciones de tecnología. Vamos a pasar, como está sucediendo en el mundo empresarial, de un modelo de inversión a un modelo de servicio. Por tanto, las inversiones van a tender a ser menores pero no porque eso implique un menor esfuerzo, sino por un cambio en el modelo de adquisición de tecnología. Finalmente, hay otras inversiones de 20,3 millones de euros, seguridad, elementos de transporte, etcétera.

Decía al comienzo de mi intervención que los presupuestos es el respaldo financiero de la estrategia empresarial. ¿Hacia dónde nos dirigimos? Básicamente a: uno, que Correos se sitúe en los segmentos del mercado postal de paquetería de mayor crecimiento; dos, adaptarnos lo más posible a las necesidades de los clientes, ofreciendo servicios integrales de principio a fin y, tres, mejorar los niveles de eficiencia del Servicio Postal Universal. Estos son los objetivos que, en definitiva, se pretenden alcanzar a través de la ejecución de estos presupuestos.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Fernández Rozada, tiene la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA:** Señor presidente de Correos, don Alberto Lafuente, le doy la bienvenida a esta casa y a su nuevo cargo, casi reciente, lo cual hace, por una parte, más fácil el cumplimiento del objetivo de esta Comisión y, por otra, un tanto más difícil porque al cotejar los presupuestos de años anteriores con éste la responsabilidad directa ya no la asume quien no ha realizado aquella gestión pero sí tendrá que dar cuenta de ella. En todo caso, tiene aquí un marrón muy importante, don Alberto, porque me atrevo a decirle que cubrir los objetivos, sobre todo los dos grandes, con estos presupuestos para 2011 es imposible.

Si se analiza la hoja presupuestaria —que se hace en esta Comisión no para mantener un debate político en torno a la consideración de los grandes objetivos de la empresa, sino para dar explicación detallada de las preguntas u observaciones que realicemos porque tenemos nuestras dudas, a partir de las cuales elaboraremos el debate político que posteriormente tendrá lugar en esta Cámara— nos encontramos con que esos objetivos no pueden en modo alguno ser cubiertos con estos presupuestos. ¿Cómo es posible contemplar que los ingresos por ventas se mantengan casi en la misma cuantía cuando, debido a la crisis económica de la que usted ha hablado en varias ocasiones, se están reduciendo los envíos postales —que también lo ha asegurado usted— y acelerando la tendencia a la sustitución por medios telemáticos? A partir del 1 de enero —usted también ha dedicado un capítulo al proyecto de ley que estamos tramitando en el Congreso de los Diputados— se va a liberalizar el mercado y entrarán nuevos operadores que, sin duda alguna, van a realizar tareas que antes estaban reservadas a Correos. ¿Qué nuevas líneas de mercado pretenden abrir? En segundo lugar, en cuanto al servicio público universal tenemos en el presupuesto una reducción considerable para el año 2011 en la partida destinada a cubrir el coste del Servicio Postal Universal, un servicio prestado por correos y que es el que garantiza que el servicio se preste en todas las zonas, incluidas aquellas que son deficitarias. De 70 millones en el año 2010 hemos pasado a 40 en 2011, un recorte considerable en una cuestión, la prestación del servicio de correos, que ya está bajo mínimos en materia de financiación, y eso a pesar de que el propio Gobierno, como usted sabe muy bien, en la memoria económica de impacto que acompaña al proyecto de ley postal ha cifrado el coste del Servicio Postal Universal en 240 millones de euros. Es decir, que nos faltan, redondeando, entre 170 y 200 millones para llegar a cubrir un servicio que en muchas zonas va a ser muy difícil o casi imposible prestar. Esta reducción, don Alberto, va a provocar, a nuestro juicio, un deterioro del servicio prestado a los ciudadanos que va a culminar con su desaparición en muchos casos. Yo sé que a usted le anima el hecho de afrontar una etapa que se le nota que prevé difícil por las cuestiones que usted ha planteado aquí, pero debe plantear al Gobierno que hoy representa aquí la necesidad de cambios urgentes, porque de lo contrario a lo largo de los dos próximos años Correos va a tener un futuro muy incierto. Ojalá me equivoque. Ya estamos viendo esto en

zonas rurales que están viendo reducido el servicio, oficinas que cierran por la tarde y dejan sin posibilidad de acudir a ellas a aquellos ciudadanos que tienen la suerte de no estar en el paro, asociaciones de vecinos que se quejan de la desaparición del reparto a domicilio, además de un alto nivel de conflictividad laboral. Sé que usted sabe todo esto, se lo habrán comentado, porque el último año fue difícil para los anteriores presidentes de Correos porque las movilizaciones, y sobre todo la exigencia de las representaciones sindicales, ponían de manifiesto que por una parte iba la voluntad implícita del Gobierno en querer defender a Correos —66.000 trabajadores, la mayor empresa pública que hoy tenemos— y por otra el deterioro o, lo que es lo mismo, el adelgazamiento de la empresa va camino de convertirse en algo más que la pérdida, como antes se citaba, a lo largo de los próximos años de millones de euros. Por eso, a mí me parece que en el ámbito del presupuesto en sí mejor sería que hiciesen el esfuerzo de trasladar a la opinión pública la realidad no solo de lo que está ocurriendo sino también de los efectos que va a producir la aplicación de un presupuesto que no se acomoda a la necesaria obligación de mantenimiento de una estructura empresarial como la que representa Correos. En cuanto al contexto de crisis económica, si lo analizamos con previsión de pérdidas, ¿cómo se entiende que los gastos de la actividad corriente aumenten en lugar de reducirse?

Antes de pasar a la última pregunta, hay una cuestión que está en los papeles que acompañan al presupuesto de Correos y Telégrafos, concretamente el referido a pérdidas y ganancias, donde en el apartado de deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado se reflejan para el año 2009 casi 50 millones de euros menos y para 2010 una ganancia de 23 millones. ¿Cómo se casa eso, qué se esconde detrás de todo esto, en qué consiste esa enajenación, qué han hecho ahí? Por último, hay una cuestión que me parece que es importante, probablemente muy política, como lo son todas las referidas a cifras económicas, que se refiere al plan estratégico de la empresa. El año pasado, en esta misma fecha, concretamente el día 6 de octubre de 2009, compareció aquí su anterior presidente, el señor Heredia, para cumplir el mismo objetivo que usted está cumpliendo aquí hoy. Con énfasis, con fogosidad, contestaba a nuestro portavoz, que entonces no fui yo, respecto a alguna inquietud que mantenía y le decía lo siguiente literalmente: Correos sí ha hecho un esfuerzo extraordinario en desarrollarse y en estar en condiciones de competir, porque se lo criticábamos. ¿Qué es lo que estamos previendo para el futuro? Como ha dicho su señoría, estamos trabajando actualmente —no está desarrollado pero espero que lo tengamos concluido para finales de este año— en un plan estratégico para saber qué es lo que está pasando y adónde vamos, aunque todos sabemos ya que lo que tenemos que hacer es dar más servicio. Al final se despachó con una larga cambiada, pero dijo: plan estratégico para final de año; plan estratégico que indudablemente había que haber negociado con las representaciones. Dado el tamaño de la empresa, era obligado mantener con los representantes, por así decirlo, de los trabajadores una comunicación que desgraciadamente no ha existido. Yo mismo he interpelado al señor Blanco, por tanto recientemente, tampoco hace tanto tiempo que es ministro de Fomento, en el Pleno del Congreso sobre esta cuestión, y me contestó que sí estaban haciendo, sí había diálogo social, sí había entendimiento. Como yo tenía esa duda, pregunté después y desde luego de negociación nada de nada. Yo ahora le pregunto lo siguiente: ¿está hecho ese plan estratégico, cómo se ha realizado, con quiénes se ha contado? Y en todo caso, que es lo importante al tratar este tema, qué contempla el plan para recuperar las ventas y reducir las pérdidas previstas? Es, en definitiva, la parte dura de un presupuesto que son los números, las cifras, pero si nos perdemos en ellas probablemente no contemplemos el horizonte futuro de esta empresa que el mismo Heredia decía que estaban trabajando para mejorarla. Lógico, pero ahora nosotros seguimos preguntando con la misma incertidumbre a dónde vamos. La liberalización, la trasposición el 1 de enero, que va a dar lugar a la entrada de nuevos operadores, a una competencia cada vez mayor, a las ventas reducidas como consecuencia efectivamente de los servicios postales, cuestión que la propia telemática está sufriendo de alguna manera, no va a dar solución a la inquietud que tienen los representantes de los trabajadores, que ven que en el último año se han perdido miles de empleos, que no saben exactamente dónde y que analizado el presupuesto no contemplan un futuro que, lógicamente, a ellos es el que les daría tranquilidad. Porque luchar en una época en la que vamos camino de 5 millones de parados por el mantenimiento del empleo me parece que es lo menos que pueden hacer. Creo que el esfuerzo que hay que hacer no es el que aquí hoy ya ha explicado don Alberto, con muy buena fe y buenos criterios —acaba de llegar y ojalá acierte en una gestión que mejore las anteriores—, pero creo que hay un déficit importante acumulado que entre todos sería necesario aclarar.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS:** Igual que han hecho mis predecesores, quiero dar la bienvenida a don Alberto Lafuente, presidente de Correos y Telégrafos, a esta Comisión, donde comparece por primera vez, y también darle las gracias por su amplia exposición, por los retos presentes y sobre todo futuros que tiene la compañía en el marco de la trasposición de la liberalización postal europea de la Directiva europea 2008/6.

Se ha hablado a lo largo del día del contexto económico en el que se presentan los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, es un presupuesto austero en todos sus ámbitos de gasto público, acorde con la aplicación del plan de austeridad y de reducción de gasto que el Gobierno ha impulsado. Sobre Correos los efectos de la crisis económica en todos los sectores productivos en general y en

el postal en particular por la disminución del consumo han repercutido de forma importante. Eso es verdad en la demanda de los servicios postales, pero también es verdad que este impacto es similar al que se ha producido en el resto del sector europeo, provocando caídas en los volúmenes de los envíos postales. Así, tanto el sector europeo como en particular el español están inmersos en una corriente continua de cambios, de transformaciones, y el sector postal en el caso español ha cogido un cierto grado de madurez y los decrecimientos de volúmenes de los envíos tradicionales tienen que ver con la sustitución de las comunicaciones físicas por las electrónicas, como usted muy bien ha dicho. Es decir, además de la crisis económica, la pérdida de la demanda de servicios tiene que ver con la aparición y consolidación de productos y sistemas electrónicos alternativos al correo tradicional, que es donde Correos tiene la mayor concentración de sus ingresos, prácticamente el 92 por ciento de ellos. Las iniciativas para el ahorro de costes en las empresas y también en grandes clientes ha disminuido en cierta manera esos ingresos. Y en el mercado español, que como decía antes está avanzado, amparado en este proceso liberalizador, se ha intensificado también la presencia de nuevos competidores a lo largo de los últimos años. En algunos casos los operadores europeos han tomado posiciones a través de adquisición total o parcial de empresas que ya operaban en otros sectores, como la paquetería, el transporte y los servicios postales en el mercado nacional. Por tanto, esta liberalización tiene que ver con que ya estamos en un mercado maduro; se abre la competencia, pero en unas determinadas condiciones de igualdad. En este sentido, señor presidente, le formulo la siguiente pregunta: ¿cómo tiene previsto la compañía incrementar los ingresos en este escenario tan complejo, en qué sectores o productos o en la potenciación de qué nuevas áreas de negocio o de actividad más rentables en el conjunto del grupo Correos que fortalezcan sus fuentes de ingresos en segmentos de mayor valor añadido? Creo que esta es la pregunta pertinente por la caída de los ingresos postales, pero tenemos un campo amplio en otros sectores de negocio que debe desarrollar Correos.

La inversión de los últimos seis años, usted lo ha dicho, ha sido de 1.300 millones de euros, que han supuesto la modernización de la compañía. La informatización y todos estos altos ámbitos de inversión mantenidos en los últimos años nos han permitido alcanzar los objetivos planteados de modernizar la compañía con medios electrónicos, infraestructuras, servicios para hacer más competitiva la empresa y también adecuar la accesibilidad de todos sus usuarios, especialmente de las personas con discapacidad. Por tanto, es lógico que después de un proceso inversor tan importante el Gobierno y el grupo Correos tienden a ralentizar, como ha dicho usted mismo, el proceso inversor con el fin de preservar la capacidad financiera del grupo. Estos son tiempos de gestión, tiempos de imaginación, tiempos de que la empresa en sí misma tenga una incidencia mayor en otros sectores con más valor añadido, en otros nichos de negocio, que perfectamente, dada la capilaridad de Correos, se puede corregir. Otros gobiernos europeos han hecho esta trasposición y están en las mismas condiciones. Lo que no aconsejaría es que hiciéramos lo que hizo Reino Unido, que rompió la cadena y liberalizó todo el sector y al final fue un desastre en términos del empleo.

Decía el señor Fernández Rozada que había una pérdida importante de puestos de trabajo. Estamos en los mismos niveles de 2004 y 2005 en cuanto a puestos de trabajo. Estamos hablando de 64.000 empleos, que son los que se mantienen en 2009. El año pasado escuché a la portavoz del Partido Popular augurar toda clase de desastres al grupo Correos cuando se preveían unas pérdidas de 151 millones de euros, y en definitiva se va a cerrar prácticamente a la par. Después, un representante de los trabajadores, de una mayoría, en este caso Comisiones, también habló de la debacle de Correos y dijo que se privatizaba el servicio. El Gobierno apuesta de forma clara por una nueva ley postal, que se discutirá en las próximas semanas en este Congreso, que garantice un servicio postal universal de calidad, que garantice los derechos de los usuarios y los trabajadores del sector y que establezca el régimen aplicable a la prestación de los servicios postales, que también garantice el correcto funcionamiento del mercado postal, la prestación del Servicio Postal Universal y culmine el proceso de realización del mercado único europeo iniciado hace más de diez años. La trasposición de la directiva europea al mercado español se sustenta en los siguientes grandes objetivos básicos: garantizar el servicio postal de calidad, prestado en todo el territorio del Estado con precios asequibles y en condiciones de permanencia y no discriminación y garantizar un servicio postal de calidad que incluya las cartas, tarjetas postales y paquetes tanto ordinarios como certificados. El proyecto de ley regula esos aspectos, ya sean materiales como de principios, a los que debe atenerse la prestación por parte de Correos y que España continúe siendo en este caso el prestador designado único del Servicio Postal Universal por un plazo de quince años. La norma también contempla un sistema de financiación que garantiza la suficiencia de recursos para hacer frente a la carga financiera que tiene que soportar el operador designado. Estas fuentes de financiación, como la ley define claramente, son los operadores postales, los usuarios de los servicios, los derechos compensatorios y los Presupuestos Generales del Estado. En este sentido, la recién nombrada Comisión Nacional del Sector Postal tiene un papel determinante, pues debe verificar anualmente el coste neto de las obligaciones del servicio público universal, y elevará al Gobierno las necesidades que se planteen para que el Servicio Postal Universal, los servicios públicos, se pueda mantener. Por primera vez en una ley se garantiza que el Servicio Postal Universal va a tener, como en el resto de países europeos, por lo que he visto en la trasposición, sectores que he nombrado que garanticen ese servicio. También asegura la ley que los usuarios postales gocen de los derechos adecuados, independientemente de quién sea el prestador de los mismos y el ámbito de esa prestación. También

desarrolla un catálogo muy completo de derechos de los usuarios, y a derechos tradicionales como el secreto y la inviolabilidad de la correspondencia se añaden derechos de información de los servicios que prestan los operadores, derechos de denuncia, reclamación a resolver en el plazo de un mes, juntas arbitrales de consumo, derechos de compensación económica por el anormal funcionamiento del servicio y conseguir un mercado postal con reglas de funcionamiento seguras y transparentes que hagan posible la libre concurrencia en la prestación de estos servicios postales, garantizando, en todo caso, y esto es muy importante para nosotros, el respeto a los derechos sociales y laborales de los trabajadores del sector y la integridad de la red pública de Correos.

Señorías, quiero remarcar algo en relación con lo que ha dicho el señor Fernández. Estamos hablando —y yo le felicito— de que por noveno año consecutivo Correos ha sido el servicio mejor valorado por los españoles, según la encuesta de opinión del CIS. Un 69 por ciento lo calificó como bastante o muy satisfactorio y también en el índice de satisfacción del cliente los usuarios calificaron con un notable la práctica totalidad de los servicios de Correos.

Finalmente, en nombre del Grupo Socialista quiero desearle mucha suerte en la gestión de su nueva responsabilidad. Sin duda, su suerte y buena gestión, con los instrumentos de la nueva ley, repercutirán en un servicio de calidad y de mayor eficiencia económica en un servicio público para nosotros muy importante como es el sector postal. Dada la avanzada hora de la noche, nada más.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, para cerrar la sesión y el debate tiene la palabra el señor presidente de Correos, don Alberto Lafuente.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Lafuente Felez): En primer lugar quiero agradecer el tono de las intervenciones de los portavoces, que hace que el debate pueda ser muy constructivo.

Quiero hacer una consideración de carácter muy general. Creo que el principal enemigo de una organización, de una empresa que desarrolla sus actividades en entornos tan complejos como la de Correos no es la tecnología ni la competencia sino el catastrofismo. Parafrasearé a Ortega: El catastrofismo conduce a la melancolía y la melancolía es la antesala de la esterilidad, de la falta de toma de decisiones. Creo firmemente que el pasado más inmediato de Correos en condiciones difíciles, de caída del mercado, etcétera, no nos permite ser pesimistas respecto al futuro. Decía, uno, que el mercado postal español empezó a liberalizarse allá por los años sesenta y Correos ha sobrevivido; dos, no parece que los operadores privados-públicos procedentes de otras latitudes hayan conseguido —se quejan de ello— quitar grandes cuotas de mercado a Correos, más bien se quejan de todo lo contrario. No parece que en los últimos tiempos se haya producido un deterioro de la calidad del servicio, más bien lo contrario. El mejor indicador sobre la calidad de un servicio público son las quejas y las reclamaciones. Tengo datos delante que dicen que en el último año las quejas han disminuido, enero-agosto contra enero-agosto del año pasado, un 10 por ciento; las reclamaciones, un 38 por ciento. Es cierto, hay que gestionar en el red, pero en los últimos años se ha hecho un esfuerzo notabilísimo para mejorar la accesibilidad en forma de nuevas oficinas, etcétera, y un esfuerzo muy especial para atender las necesidades del entorno plural. Para el año 2010 hay 150 millones presupuestados de pérdidas, resultados equilibrados, ¿por qué no pensar que en el año 2011 pueda suceder lo mismo? Es cierto que esto no sale gratis, que requiere un gran esfuerzo de gestión y de austeridad, pero estoy convencido de que Correos, como en el pasado, lo puede conseguir.

Respecto al Servicio Postal Universal, efectivamente hay una disminución de la subvención respecto a la contemplada en el presupuesto del año 2010. Quiero subrayar simplemente lo siguiente: esta mañana se le ha formulado al subsecretario del Ministerio de Fomento una pregunta similar; no quiero matizar ni añadir nada a lo dicho esta mañana por el subsecretario sino simplemente recordar que se trata de una subvención a cuenta. En el ministerio, la comisión reguladora procederá a una auditoría del coste neto de ingresos del Servicio Postal Universal. Cuando se conozca con certeza el coste incurrido en el año 2011 se producirá una liquidación complementaria con cargo a un fondo financiado por las fuentes previstas en el proyecto de ley. Por tanto, no es una subvención definitiva sino una subvención a cuenta.

Sindicatos. No puedo negarlo, en Correos hay conflictividad laboral. Sin embargo, he de decir que en Correos el anterior presidente y yo mismo hemos dedicado bastante tiempo de acercamiento a todos los líderes sindicales. La comisión negociadora del tercer convenio colectivo se constituyó ya el 3 de noviembre de 2008 y ha habido seis reuniones desde esa fecha. El pasado 30 de septiembre se ha convocado la séptima comisión negociadora, reunión que se va a celebrar el día 7 de octubre. En el pasado, Correos ha realizado propuestas acordes con la situación del mercado postal, con la situación económica general y con la situación del sector público empresarial y de los presupuestos públicos. Esas propuestas o no han tenido respuesta o no han sido valoradas positivamente por los sindicatos. Seguiré haciendo los mayores esfuerzos para que un acuerdo sea posible. Créame, haré los mayores esfuerzos en circunstancias que no siempre son fáciles. Es más, le voy a decir una cosa: creo que la paz social, la paz sindical es condición sine qua non para la viabilidad futura de Correos, tanto como eso. La empresa va a hacer un esfuerzo y quiero pensar que los sindicatos van a hacer también un ejercicio de responsabilidad. Hasta ahí le puedo decir. Dedico a este tema bastante tiempo, pero lamentablemente no es fácil llegar a un acuerdo basado en las condiciones económicas del mercado postal actual, etcétera, que no pongan en riesgo el futuro de Correos.

Plan estratégico. Efectivamente, en los últimos meses en Correos se ha trabajado activamente en la elaboración de un plan estratégico. Hay mucho material sobre la mesa. Yo retomé ese esfuerzo y estamos a punto de concluir un borrador de plan estratégico realizado íntegramente por recursos propios de Correos, por empleados y directivos de Correos. Permítame que antes de hacer públicas las conclusiones del plan estratégico las traslade al órgano de gobierno de Correos y a los ministerios de tutela. Pero le voy a decir una cosa: no creo en los planes estratégicos milagrosos. No creo en los milagros en materia de gestión. Por tanto, lo que va a plantear el plan estratégico es lo que se están planteando los operadores postales europeos y lo que está al alcance de Correos. No se trata de construir entelequias que estén fuera del alcance de nuestros recursos, y a lo mejor parece un plan aburrido, pero es un plan que si se lleva a efecto garantizará en los próximos tres años la viabilidad de Correos.

Edificios. Las nuevas normas de contabilidad nos obligan a hacer una valoración de los activos, en particular de los edificios, según precios de mercado, y eso da lugar a ajustes. El año pasado, en 2009, se hizo un saneamiento importante del valor de los activos inmobiliarios, revisando a la baja tal valor y llevando tales minusvalías, según dictan las nuevas normas de contabilidad, a la cuenta de resultados. Este año hemos obtenido un beneficio inmobiliario extraordinario, que se deriva de la enajenación del antiguo edificio y oficina principal de Málaga, que ha sido adquirido por Patrimonio y que finalmente ha entrado en la operación de pago de la deuda histórica con la Junta de Andalucía. Como el valor de venta era superior al valor en libros, ello ha dado lugar a una plusvalía que es un beneficio extraordinario para Correos.

Retomo los comentarios más generales realizados por el señor Fernández Rozada y también por el señor Ruiz, sobre el incremento de ingresos. Efectivamente esta es la clave. ¿Que están haciendo los operadores postales europeos? Lo he dicho, aquí no caben milagros, y básicamente se han centrado en aquellos segmentos de mercado de mayor crecimiento, de mayor potencial, que suelen ser los de valor añadido. Voy a poner un ejemplo. Correos históricamente ha estado muy bien situado en el negocio adyacente a la venta por catálogo, ha sido líder; sin embargo, el mercado de la venta por catálogo, como sabemos, se está desplazando al comercio electrónico, al comercio por Internet. Correos no tiene una posición sólida en el comercio electrónico y la paquetería relacionada con el comercio electrónico, y este es uno de nuestros retos. ¿Es tan imposible? No. ¿Por qué? Porque Correos cuenta con un activo fundamental que no tienen nuestros competidores, que es la red de oficinas, que es muy importante por dos razones: para la entrega del paquete y para que se pueda proceder con facilidad a la devolución del paquete, lo cual es clave en el comercio electrónico de bienes, como bien están poniendo de manifiesto las ofertas comerciales que está realizando una empresa señera española que finalmente ha decidido entrar en este mercado. Entrega y devoluciones. Ese activo no lo tiene casi nadie en este país.

Apartado postal electrónico. De acuerdo con el Ministerio de la Presidencia vamos a tomar iniciativas sobre el apartado postal electrónico, factura electrónica, etcétera. El proyecto está ya muy avanzado.

Un comentario muy general, y con ello termino, señor presidente. Yo creo que estos tiempos son para Correos, para la economía española, para la sociedad española, tiempos de tenacidad y rigor, de gestión, a lo mejor gestión aburrida, no son tiempos de milagros. Yo creo que por aquí pasa el futuro de Correos, por ocuparse de la gestión, del día a día, de atender a los clientes, de disminuir el número de quejas, disminuir el número de reclamaciones y estar lo más cerca posible del mercado. Ser competitivos, en una palabra.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor presidente de Correos.

Antes de levantar la sesión quiero decirles que hemos empezado a las 10:00 de la mañana del día 6 y son las 00:40 horas del día 7. Por tanto, hemos estado cerca de quince horas ininterrumpidas en la Comisión de Fomento. A todos y cada uno de los presentes y de los comparecientes les agradezco infinitamente el esfuerzo que han hecho, especialmente a ustedes, señorías, los que quedan a esta hora de la madrugada, porque les recuerdo que hoy ya a las 10:00 de la mañana tenemos de nuevo Comisión con la comparecencia de los secretarios de Estado de Transportes e Infraestructuras. Así que descansen y mañana a las 10:00 aquí.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta minutos de la madrugada.

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**