



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 750

FOMENTO

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

Sesión núm. 47

celebrada el miércoles 6 de abril de 2011

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Las reformas estructurales emprendidas en el transporte aéreo. A petición propia. (Número de expediente 214/000215.) 2
- El nuevo modelo de gestión de los aeropuertos españoles que el Ministerio de Fomento proyecta desarrollar, con especial referencia a la privatización de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). A petición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000118.) 2
- Todo el proceso que está llevando a cabo el ministerio para la privatización de AENA y la gestión privada de aeropuertos, ante la falta de un modelo aeroportuario consistente y

completo que pueda llevar a malvender uno de los activos más consolidados de que dispone España. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000996.)	2
— Las nuevas medidas de ahorro energético que afectan a su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001034.)	2
— El ahorro de eficiencia energética del Grupo Fomento. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001040.)	2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento del día de hoy, con la comparecencia, una vez más, del ministro de Fomento, a petición propia y de los grupos parlamentarios Socialista, Popular, Esquerra Republicana-Izquierda Unida y Mixto. La configuración de la Comisión de hoy será la tradicional. Una vez que el ministro haga su primera exposición, intervendrán los grupos parlamentarios, de menor a mayor, en un primer turno de un tiempo aproximado de diez minutos. Posteriormente, si quedan dudas o preguntas, habrá una réplica de tres minutos y el señor ministro de Fomento cerrará el debate.

Tiene la palabra el señor ministro de Fomento, para intervenir sobre los puntos que se han unificado: el modelo de gestión de los aeropuertos españoles y las medidas de ahorro energético que afectan al Ministerio de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor presidente, señorías, comparezco a iniciativa de diferentes grupos parlamentarios, como ha subrayado el presidente de la Comisión, para hablar del Plan de ahorro, eficiencia energética y reducción de emisiones en el transporte y la vivienda, que se enmarca dentro del plan general del Gobierno, que coordina el ministro de Industria, y de las reformas estructurales emprendidas en el transporte aéreo.

Señorías, el mundo está atravesando una etapa de intensos cambios. El entorno económico se vuelve cada vez más competitivo, se transforman las sociedades y sus estructuras demográficas, al tiempo que nos enfrentamos a los retos del cambio climático, y las administraciones no pueden ir a remolque de los cambios se que operan en nuestro entorno. Hay que anticiparse al futuro y no esperar a que los retos del futuro vayan ajustando nuestro modelo de crecimiento. Esa ha sido una lección que deberíamos haber aprendido todos y por eso el Gobierno ha puesto en marcha la agenda de reformas económicas más intensa de nuestra democracia. Hoy comparezco aquí, ante ustedes, para hablarles de dos

apartados concretos de estas reformas, relativos a la actuación del Ministerio de Fomento. En primer lugar, expondré el paquete transversal de medidas del ministerio para conseguir una mayor eficiencia energética y, por tanto, ahorro económico y menos emisiones de CO₂, reitero, dentro de la estrategia global del Gobierno en esta materia, coordinada por el ministro de Industria. En segundo lugar, abordaré las reformas del sector del transporte aéreo. Ambos ámbitos son de importancia capital para nuestra economía, al abordar problemas estructurales que pueden lastrar considerablemente su competitividad y, en consecuencia, el bienestar de los españoles. Nuestra excesiva dependencia energética es una dificultad para todos los sectores de la economía, manifestada especialmente con el alza de los precios del crudo, como ahora está ocurriendo. En este campo, el Ministerio de Fomento y sus entidades dependientes juegan un papel determinante. El transporte y la vivienda representan el 60 por ciento del consumo de energía en nuestro país. En la primera legislatura, en plena etapa de crecimiento económico, conseguimos reducir 14 puntos la intensidad energética de España, pero nuestro objetivo es mejorar estos resultados. Por ello, hemos desarrollado el Plan de ahorro, eficiencia energética y reducción de emisiones en el transporte y la vivienda. Lo presenté el pasado viernes en el Consejo de Ministros y hoy se lo hemos hecho llegar a sus señorías. Es un plan con medidas concretas, cuantificables y aplicables; medidas estructurales, que han de afianzar el equilibrio modal de nuestro sistema de transportes, así como el desarrollo sostenible del futuro modelo urbanístico, y medidas operativas, que introducirán mejoras en los índices de eficiencia tanto de los medios de transporte como de los edificios y viviendas.

Me voy a referir en primer lugar a las medidas estructurales. Dentro de estas, considero necesario hacer una reflexión general. Durante los últimos años hemos hecho mucho en infraestructuras de transporte. En esta Comisión somos conscientes del nivel de dotación de infraestructuras que tiene nuestro país y también de las actuaciones, especialmente en ferrocarril, que tenemos que completar. El gran reto que tenemos ahora en la política

de transporte es conseguir un mayor grado de intermodalidad, de forma que, tanto para mover personas como mercancías, tengamos la mejor combinación de los medios de transporte más eficientes. Por ello, desde el primer día al frente del ministerio marqué dos principios que han guiado y siguen guiando mi política a lo largo de estos años: en primer lugar, prioridad al ferrocarril, medio al que, como saben sus señorías, hemos dedicado el 60 por ciento del presupuesto inicial, y en segundo lugar, una apuesta por un reequilibrio modal, donde la compatibilización de los distintos medios de transporte deje de ser una teoría y pase a ser una realidad.

El ferrocarril es un medio de transporte eficiente y sostenible, acorde con el nuevo modelo de crecimiento económico que estamos impulsando. Ahora el objetivo es conseguir que también sea competitivo. Para ello hemos actuado en tres campos: impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, extensión de la alta velocidad y refuerzo de las redes de cercanías. Hemos consensuado con las comunidades autónomas una red básica de ferrocarril que unirá los principales nodos logísticos del país; una red sobre la que ya hemos empezado a actuar con el fin de ajustar la infraestructura a las demandas que exige este tipo de transporte y que, junto con la entrada de nuevos operadores, nos permitirá pasar de la actual cuota modal del 4 por ciento a una cuota aproximada al 10 por ciento en el año 2020 —permítanme que les adelante un dato: en lo que llevamos de año, el incremento del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido del 3 por ciento—, duplicando por tanto, en el objetivo a 2020, el papel que a día de hoy representa el transporte de mercancías por ferrocarril dentro del conjunto del transporte terrestre y consiguiendo reducir en casi un 70 por ciento el coste energético de cada tonelada transportada, lo que representaría un ahorro medio anual de más de 160 millones de euros y evitaría lanzar a la atmósfera en torno a 525.000 toneladas de CO₂ al año.

Entre las reformas que estamos impulsando para ganar competitividad se incluye la de Renfe Mercancías. El próximo mes de junio vamos a constituir cuatro filiales comercializadoras de Renfe Mercancías por unidades de negocio: intermodal, automóviles, siderurgia y multiproducto. Estas cuatro filiales serán, en una primera fase, cien por cien públicas, y en una segunda fase, estarán abiertas a la entrada de capital privado, que ya ha mostrado interés en participar en las mismas. Dentro del objetivo de implicar a los principales sectores productivos en el Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías, la pasada semana firmamos un protocolo de colaboración con la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, que permitirá que en el año 2020 uno de cada dos vehículos fabricados en nuestro país sea transportado por ferrocarril. En las próximas semanas firmaré otro protocolo con la asociación que representa a la industria petroquímica de nuestro país. Además, el impulso al transporte de mercancías por ferrocarril permitirá potenciar y reforzar la actividad de nuestros puertos; un sector, el portuario, que en 2010 ha

experimentado también claros síntomas de recuperación, registrando un incremento medio del transporte general de mercancías cercano al 5 por ciento, tendencia, señorías, que se mantiene a lo largo de los primeros meses de este año. Un claro ejemplo del transporte en cadena son las autopistas del mar. La conexión marítima Gijón-Nantes Saint Nazaire está superando todas las previsiones. Desde su puesta en servicio el pasado mes de septiembre, más de 7.000 vehículos han recurrido a este medio de transporte, lo que supone un ahorro económico de más del 50 por ciento para los transportistas que deciden hacer el viaje en barco en vez de recurrir a la carretera y un ahorro energético que se estima aproximadamente en 12 millones de euros al año.

Señorías, la pasada semana Sim Kallas, comisario de Transportes de la Unión Europea, presentó el Libro Blanco del transporte 2011. En él se proponen medidas como que en 2050 la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia, a partir de 300 kilómetros, se realice por ferrocarril. Hoy, España ya dispone de la red de alta velocidad más extensa de Europa, permitiendo que las conexiones con veinticuatro ciudades que representan el 51 por ciento de la población de nuestro país se puedan realizar a través del AVE, el modo de transporte terrestre más eficiente energéticamente, concretamente 5 o 6 veces más que el automóvil o el avión, y que, por ejemplo, tras la entrada de la alta velocidad a Cuenca, Albacete y Valencia, evita la emisión de más de 120.000 toneladas de CO₂ año, lo que equivale al consumo doméstico eléctrico de una ciudad de 400.000 habitantes, como Albacete y Alicante juntas. Son cifras de eficiencia energética que se irán incrementando a medida que vayan entrando en servicio las nuevas líneas de alta velocidad que estamos construyendo.

Además de la alta velocidad, el otro gran protagonista del transporte ferroviario de pasajeros es nuestra red de cercanías, que mueve cada año a más de 400 millones de viajeros. Una vez finalizados los planes que estamos desarrollando, se incrementará el número de usuarios hasta una cifra cercana a los 730 millones al año, lo que evitará que cerca de 5 millones de vehículos circulen todos los días por las principales ciudades de nuestro país. El impulso al ferrocarril en todas sus vertientes, alta velocidad, cercanías y mercancías, además de dinamizar nuestra red de transportes haciéndola más competitiva nos va a permitir un ahorro energético como país de 8.600 millones de euros de aquí al año 2020.

Como comentaba el principio de mi intervención, también la vivienda tiene un peso significativo dentro del mapa energético de nuestro país. El sector residencial representa el 17 por ciento de la energía total consumida. Por tanto, es importante impulsar medidas que apuesten por un consumo también más eficiente. Para ello, recurriremos a dos ejes prioritarios de actuación. Por un lado, el desarrollo de un nuevo marco normativo que, a través de la ley de calidad y sostenibilidad del medio urbano, te llevaré próximamente al Consejo de Ministros, sienta las bases de un modelo de ciudad más eficiente. Por otro

lado, el impulso estructural a la rehabilitación, reflejado en el Plan estatal de vivienda y rehabilitación 2009-2012 que permitirá actuar sobre casi 200.000 viviendas entre este año y el que viene. Son actuaciones que implementaremos con las medidas operativas que a continuación paso a detallar.

El Plan de ahorro, eficiencia energética y reducción de emisiones en el transporte y la vivienda recoge, además, cien medidas operativas de las que setenta y una son de nueva implantación y las veintinueve restantes, ya en vigor, se van a reforzar en este plan. Se trata de medidas claramente definidas, estructuradas, acotadas y valoradas, que abarcan la totalidad de campos en los que tiene competencia el Ministerio de Fomento y que nos permitirán ahorrar 2.589 millones de euros en el periodo 2011-2020; un ahorro que ya en estos dos primeros años 2011-2012 supondrá 323 millones de euros; un ahorro económico que también tiene un beneficio medioambiental: lograremos reducir las emisiones de 5,6 millones de toneladas de CO₂ en los próximos diez años; un beneficio que redunda en todos. Señorías, las dificultades económicas no pueden ser una excusa para no luchar con determinación contra el cambio climático. Estas cien medidas operativas tienen un coste económico, claro que sí, de 805 millones de euros; un coste muy inferior a los 2.589 millones de euros que se va a ahorrar nuestro país en la factura energética. La mejor energía es la que se consigue ahorrar. Este es el gran reto que tienen todos los países del mundo: conseguir movernos igual, calentar nuestras casas igual y producir riqueza igual consumiendo menos energía.

No voy a entrar a detallar cada una de las cien medidas que ustedes tienen, aunque comentaré los aspectos más generales y más relevantes de las mismas. Hemos planteado una primera batería de medidas de sensibilización. Es necesario que todos seamos conscientes de que la eficiencia energética es una necesidad, no un deseo. La puesta en marcha de planes que consoliden y den a conocer las posibilidades y resultados que aportan la utilización de nuevas prácticas son capitales para poder avanzar en el campo de la eficiencia. Planteamos también nuevas medidas operativas, que aplicadas en el campo de la obra pública, el transporte y la vivienda reducirán nuestro gasto energético, mejorando a la vez la calidad de nuestro medio ambiente, basándonos en tres principios. En primer lugar, la racionalización del consumo energético, ajustando mejor la iluminación de carreteras y edificios públicos a las franjas horarias en cada época del año, así como acomodando la intensidad lumínica a las verdaderas necesidades de cada zona, ya sean carreteras, estaciones de ferrocarril o aeropuertos. En segundo lugar, la incorporación de tecnologías más eficientes en nuestra red de transportes y en nuestro parque de viviendas. La implantación del LED en los túneles en la red de carreteras del Estado nos permitirá reducir la factura eléctrica en casi 2,2 millones de euros al año a partir del año 2014. A esto habrá que sumar los ahorros producidos por la instalación de reductores de

flujo y el ahorro económico de agrupar los contratos de suministro eléctrico. Así, la factura de la luz de nuestras carreteras se reducirá en un total de 121 millones de euros hasta 2020.

También cabe destacar las medidas implantadas por Renfe: utilizar trenes más eficientes energéticamente; cambio progresivo de la fuente de consumo energético, pasando del diesel a la electricidad; establecimiento de subestaciones reversibles, que podrán devolver la energía del proceso de frenado de los trenes a la red general y la optimización en la contratación de suministro eléctrico. Estas medidas posibilitarán que en el periodo 2011-2020 Renfe pueda reducir su factura energética en 300 millones de euros, con inversiones de 44 millones, obteniendo un ahorro neto de 256 millones de euros. En materia aeroportuaria, el sistema Egnos permitirá un uso más eficiente del sistema GPS, estableciendo rutas más directas, más cortas para nuestros aviones, con lo que las compañías aéreas ahorrarán casi 2,5 millones de euros al año. En materia de vivienda, vamos a reforzar las medidas que ya estamos aplicando de incentivo a la rehabilitación energética; lo haremos por el lado de la política de ayudas, por ejemplo, primando más la rehabilitación energética en el Plan Renove y, por el lado normativo, con la revisión de la parte energética del Código técnico de la edificación. En tercer lugar, estamos apostando por las energías renovables en el campo de la vivienda y el transporte. Esta apuesta del Gobierno, a pesar de haber sido criticada lo largo de los últimos, demuestra, por los acontecimientos que actualmente se están viviendo Japón, que el camino que hemos seguido es el acertado. La incorporación de la energía solar en nuestra red de carreteras y ferrocarriles, la eólica en algunos aeropuertos o la mareomotriz en los puertos marcan un nuevo modelo energético y medioambiental dentro de la política del Ministerio de Fomento.

Señorías, la lucha contra el cambio climático y por una mayor eficiencia energética es un reto de país en el que todos debemos implicarnos, desde el ciudadano que deja coche en casa para ir al trabajo en transporte público, pasando por el emprendedor que pone en marcha un plan de eficiencia energética en su empresa, hasta las administraciones que, por supuesto, también deben actuar. En este sentido, el Ministerio de Fomento ha demostrado su compromiso con este objetivo, lo pone de manifiesto el protagonismo que ha alcanzado la priorización de ferrocarril; nunca antes se había invertido tanto en este modo de transporte en este país: desde el año 2004 ejecutamos inversiones por valor de 50.000 millones de euros. Se trata, por tanto, de una apuesta de país por el transporte más sostenible, que parte de una forma de entender cómo deben moverse nuestros ciudadanos y, sobre todo, cómo deben transportarse nuestros bienes. El plan que hoy les presento constituye también un paso importante en esa misma dirección, no solo porque con la aplicación de estas medidas estructurales y operativas vamos a reducir el consumo energético en 11.479 millones de euros de aquí a 2020 y a evitar la emisión a la atmósfera

de 36 millones de toneladas de CO₂, sino también, señorías, porque con la combinación sistemática de medidas estructurales y operativas resaltamos la importancia de una planificación global y transversal para reducir el consumo energético. La energía está detrás de todas y cada una de las actividades humanas y, por tanto, detrás de cada actividad humana se esconde una oportunidad para ser eficientes energéticamente. Esta es la premisa sobre la que se asienta el plan que hoy les he presentado.

Señorías, como decía al principio de la comparecencia, estamos inmersos en importantes procesos de cambio, y ocurre también lo mismo en el sector aéreo. En los últimos años, dentro del marco europeo de liberalización, se ha consolidado un nuevo mercado más competitivo. En este contexto, se han desarrollado nuevos modelos de negocio, como las compañías de bajo coste que, además, han contribuido a popularizar este tipo de transporte. También se está produciendo un importante cambio en la gestión del espacio aéreo, con la progresiva implantación del cielo único europeo. Es una internacionalización que se está reflejando, asimismo, en materia de seguridad con la utilización de criterios y normas en este ámbito. Ante este escenario, el Gobierno está actuando con determinación para ganar en competitividad y eficiencia anticipándonos a los cambios, preparando el futuro, especialmente en un sector clave para nuestra primera industria, que es el turismo. Tres de cada cuatro turistas internacionales entran y salen de España vía aeropuerto y el turismo representa el 10 por ciento de nuestro PIB. En este tiempo de cambios, el Gobierno, con la colaboración de los grupos parlamentarios, está desarrollando el conjunto de reformas del sector más ambicioso en décadas; unas reformas que ya están dando resultados. Somos el único gran país de la Unión Europea que ha rebajado las tasas de ruta 7,8 por ciento, mientras que los países de nuestro entorno las han subido entre un 3 y un 14 por ciento. En 2010, el tráfico de pasajeros aumentó un 2,7 por ciento y el tráfico de carga un 15 por ciento. En lo que llevamos de 2011, ya hemos incrementado el número de pasajeros en un 5,5 por ciento y espero que a final de año podamos alcanzar, si no superar, los niveles récord del año 2007. De hecho, de cara al verano las previsiones de *slots* y la oferta de las compañías auguran una buena campaña, hasta el punto de que en alguno de los aeropuertos de Canarias la previsión de *slots* para la temporada de verano ha aumentado hasta cerca de un 20 por ciento en relación con el año 2010.

Quiero llamar su atención sobre el carácter de indicador adelantado de la situación económica que tiene el sector aéreo. Por tanto, estos datos no solo son positivos para el sector que nos ocupa y para el turismo sino que asientan la confianza en la recuperación económica de nuestro país. Además, las reformas que estamos llevando a cabo han supuesto una mejora sustancial en la cuenta de resultados de Aena. Reitero, reformas que estamos llevando a cabo, la mayoría de ellas con el concurso de los grupos parlamentarios de esta Cámara. En 2010

hemos conseguido mejorar los resultados de Aena en relación con 2009 en 196 millones de euros. Esta notable mejora en los resultados económicos ha sido posible por un mejor comportamiento de los ingresos, por la importante disminución de los salarios del personal de control aéreo y por un riguroso plan de austeridad, de tal forma que hemos conseguido adelantar su entrada en beneficios, que estaba prevista para el año 2016, a 2013, tres años antes de lo previsto, que puede incluso llegar a cuatro años si se confirma la recuperación del tráfico aéreo que tenemos prevista para este año. Es decir, que está a nuestro alcance que Aena pueda entrar en beneficios en el próximo año 2012. Lo podemos conseguir por las reformas, reitero, que entre todos estamos llevando a cabo. Son unas reformas estructurales que paso a exponer y que se están desarrollando en tres ámbitos: la seguridad, los servicios de tránsito aéreo y ahora, especialmente, el nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

En relación con la seguridad, en mi comparecencia del 23 septiembre del año 2009 ante esta Comisión me comprometí a desarrollar un paquete de medidas legislativas. Desde entonces hemos aprobado en total una ley, cinco reales decretos y dos órdenes ministeriales. De todas ellas destacan especialmente dos normas: el Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil y se modifica la composición de la comisión, y la Ley 1/2011, de 5 marzo, por la que se establece el programa de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley de Seguridad Aérea. Asimismo, en la comparecencia del 23 de septiembre de 2009 también manifesté mi voluntad de impulsar, a nivel europeo, diversas actuaciones relativas a la seguridad aérea durante la Presidencia española de la Unión Europea. Fue un trabajo que tuvo como resultado que en octubre de 2010 se aprobara el Reglamento Comunitario sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes aéreos. Tengo que señalar que en materia de seguridad España está entre los seis mejores países de la Unión Europea y entre los veinte mejores del mundo, según la auditoría de OACI de agosto del año 2010.

En relación con los servicios de tránsito aéreo, ya en la comparecencia de 12 de enero de 2010 anuncié que para aumentar la competitividad del sector era necesaria una reforma estructural de la navegación aérea. Para ello, durante el año 2010 desarrollamos una intensa agenda legislativa dirigida a regular la prestación de servicios de tránsito aéreo, al tiempo que iniciamos el proceso de liberalización de estos servicios. Con estos objetivos, el 5 febrero de 2010 aprobamos el Real Decreto 1/2010, por el que se regula la prestación del servicio de tránsito aéreo, un real decreto ley que fue aprobado como Ley el 14 abril, con el respaldo mayoritario de este Parlamento que yo, señorías, quiero volver a agradecer. Asimismo, el 23 julio de 2010 aprobamos el Real Decreto 931, que regula el procedimiento para certificar a nuevos proveedores del servicio de tránsito aéreo. Después hicimos frente con determinación al sabotaje provocado

por algunos profesionales del control aéreo, un sabotaje que tuvo su máxima expresión el 3 diciembre y que ocasionó el cierre de nuestro espacio aéreo. A estos retos nos hemos enfrentado con firmeza, también con apoyo de esta Cámara, con la fuerza del Estado de derecho y con diálogo, tal como les di cuenta en mi comparecencia parlamentaria del 14 diciembre; firmeza que seguimos aplicando con la tramitación, en estos momentos, de 451 expedientes sancionadores, y capacidad de diálogo que demostramos en enero de 2011 al acordar la fórmula de laudo voluntario y al admitir el árbitro que había propuesto el sindicato de controladores. Dicho laudo fue dictado el 28 febrero de este año, estableciendo, después de más de una década, un nuevo marco laboral para estos trabajadores. Es un convenio colectivo que abre una nueva etapa de relaciones entre empresa y trabajadores, consolidando un futuro de estabilidad para Aena. Por otra parte, el proceso de liberalización de los servicios de control de torre avanza según lo planificado. El pasado 17 marzo finalizó el plazo de presentación de ofertas, a la que se han presentado diez empresas. A finales de esta misma semana comenzará la segunda fase del proceso, cuando se invite a las empresas que hayan pasado la fase 1 al cumplir los requisitos establecidos de solvencia técnica y económica. En esta segunda fase, las empresas cuya documentación haya sido aprobada deberán presentar una oferta técnica de prestación del servicio y una valoración económica. Además, deberán proporcionar también el certificado de habilitación de prestador de servicios de tránsito aéreo. En este momento hay ocho empresas en proceso de certificación por parte de AESA. En la tercera fase se procederá al proceso de selección final. Estas fases 2 y 3 culminarán en un plazo estimado de cinco meses con la adjudicación de los tres grupos de aeropuertos a los proveedores seleccionados. Estas empresas prestarán el servicio durante cinco años prorrogables por uno más. Los tres grupos, en los que se dividirán las trece torres en el concurso, son: Alicante, Valencia, Ibiza y Sabadell; Sevilla, Jerez, Vigo, A Coruña, Melilla y Cuatro Vientos; y finalmente Lanzarote, Fuerteventura y La Palma. La previsión es que los primeros proveedores podrán estar prestando el servicio de control en estas torres a principios del año 2012. En total para impulsar esta reforma de los servicios de navegación aérea hemos aprobado tres leyes, dos reales decretos-leyes, ocho reales decretos, siete órdenes ministeriales y una resolución general de trabajo para el laudo de controladores. Es una intensa agenda legislativa que, sin duda, ha merecido la pena y que ya está dando resultados, porque con esta reforma hemos logrado aumentar la productividad y la calidad del servicio, al tiempo que rebajamos los costes en más de 350 millones de euros; un ahorro que nos ha permitido reducir las tasas de navegación aérea un 7,8 por ciento, mientras los países de nuestro entorno las han subido, y además en el año 2012 podremos doblar esta rebaja tal y como les había anunciado en esta Cámara, por el ahorro añadido que supondrá el impacto de la liberalización de las torres

y el nuevo convenio de los controladores en la cuenta de resultados de AENA Navegación. Por otra parte, esta reforma de los servicios de navegación aérea ha sido un paso imprescindible para poder encarar ahora la implantación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

Tal y como les trasladé en mi comparecencia del 12 de enero de 2010, este nuevo modelo de gestión es una pieza clave para asegurar la competitividad del transporte aéreo. Las compañías aéreas han transformado su modelo de gestión con importantes cambios corporativos, privatizaciones y fusiones. Esta diversificación y especialización del mercado de operadores aéreos se ha traducido a su vez en una diversificación de las demandas a los operadores aeroportuarios, que son asimismo reflejo de las demandas de los propios pasajeros. En este contexto, si los operadores aeroportuarios quieren seguir siendo competitivos, deben adecuar su oferta a esta multiplicación y diversificación de las demandas de sus clientes, es decir de pasajeros y compañías. Ante este nuevo escenario el Gobierno tiene la determinación de fortalecer nuestra red de aeropuertos, modernizando sus estructuras de gestión. Con el nuevo modelo aeroportuario tenemos como principales metas: ganar en competitividad en un entorno cada vez más exigente; potenciar una gestión más autónoma y más flexible para mejorar la capacidad de respuesta de cada aeropuerto, teniendo en cuenta los entornos locales; impulsar el liderazgo internacional de AENA como operador aeroportuario; garantizar la titularidad pública y la sostenibilidad económica de la red; y garantizar los derechos de los trabajadores. Sobre la base de estas premisas hemos ido cumpliendo el calendario previsto. Así, el 3 de diciembre de 2010 publicamos el Real Decreto-ley 13/2010, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras, en el que se recogen la modernizaciones del sistema aeroportuario. Entre otras cosas este real decreto establece la separación de AENA Navegación de la gestión aeroportuaria y la creación de la sociedad anónima estatal AENA Aeropuertos S.A.; que la gestión de los aeropuertos —establece el real decreto— pueda ser con una gestión directa de AENA Aeropuertos S.A., con una gestión individualizada de los aeropuertos a través de la creación de sociedades filiales o a través de concesiones. En aplicación de este real decreto, el 25 de febrero el Consejo de Ministros autorizó la creación de la sociedad pública AENA Aeropuertos S.A. Asimismo, el pasado 5 de marzo publicamos la Ley 1/2011 que recoge la nueva regulación de ingresos de los gestores aeroportuarios. Esta norma refuerza la capacidad de gestión individualizada y flexibiliza la posibilidad del gestor para adecuarse al mercado, siempre dentro del marco de la Directiva europea de tasas aeroportuarias; en conclusión, una mejora más de la capacidad de competir de nuestros aeropuertos. Al mismo tiempo, el 25 de marzo llegamos a un acuerdo con los trabajadores de AENA que garantiza su empleo y sus condiciones laborales dentro del nuevo modelo. Quiero reconocer en esta Cámara la capacidad de diálogo y de acuerdo de los

trabajadores y sus representantes. Con este acuerdo además de fomentar el empleo hemos blindado uno de los mayores activos de la empresa, sus trabajadores, porque los profesionales de AENA además de ser un ejemplo de eficiencia en su sector han contribuido considerablemente a que la empresa sea el primer operador aeroportuario del mundo.

En el año 2010 AENA fue el primer gestor mundial en número de pasajeros con casi 200 millones. Sus dos principales aeropuertos, Madrid y Barcelona, se encuentran entre los diez más importantes de Europa, tanto en pasajeros como en operaciones. Además de la red nacional de 47 aeropuertos y dos helipuertos, en otros países AENA opera en quince aeropuertos y está presente en la gestión de otros trece. AENA es, por tanto, una compañía líder en su sector a nivel global y guarda un importante valor estratégico para nuestro país, tanto por su relevancia para el sector turístico como por su papel dinamizador de la economía, así como por su función de conexión con las islas; somos muy conscientes de ello. Por eso estamos llevando a cabo este proceso con todo rigor, paso a paso, con la máxima transparencia, abiertos al diálogo y garantizando la paz social, porque el principal objetivo del Gobierno es reforzar la competitividad de nuestro sistema aeroportuario y salvaguardar el interés general. La reforma que hemos puesto en marcha está dando sus frutos y consolidando el valor de una compañía que ya es líder en su sector, y el nuevo modelo aeroportuario va a suponer un incremento todavía mayor de su competitividad. En este sentido, tras la autorización del Consejo de Ministros, AENA está procediendo a dar los pasos para la constitución de la sociedad pública AENA Aeropuertos S.A. Hemos previsto que esta sociedad esté constituida e inscrita en el Registro Mercantil antes del verano. Con el objetivo de asegurar el máximo rigor y transparencia a lo largo de todo el proceso de desarrollo e implantación del nuevo modelo de AENA, dicha sociedad trabaja en estrecho contacto con el Consejo Consultivo de Privatización y con la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Asimismo, AENA ya ha contratado un consultor operativo y un consultor estratégico, y el pasado 22 de febrero se abrió el concurso público para contratar los servicios de un asesor jurídico que trabajará en coordinación con la Abogacía General del Estado. Todos estos pasos nos servirán para avanzar en dos procesos claves para la implantación del nuevo modelo: el otorgamiento de las concesiones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona y el inicio del proceso de búsqueda de capital privado de hasta un máximo de un 49 por ciento del capital AENA S.A.

En relación con las concesiones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, una vez constituida la sociedad pública AENA Aeropuertos S.A. procederemos durante el segundo semestre de 2011 a la creación de cuatro sociedades filiales: dos para cada uno de estos aeropuertos, una sociedad filial gestora del contrato concesional y una sociedad de seguimiento de la concesión.

El esquema del otorgamiento de los contratos concesionales se desarrollará de la siguiente forma. En primer lugar, AENA Aeropuertos S.A. crea dos filiales cuyo capital es íntegramente público, una filial a la que le otorga la concesión del aeropuerto de Madrid y otra a la que le otorga la concesión del aeropuerto de Barcelona; de esta manera se posibilita que el actual convenio colectivo de AENA siga vigente en estos aeropuertos, garantizando así los derechos de los trabajadores. En segundo lugar, a lo largo del segundo semestre de 2011 AENA Aeropuertos S.A. licitará mediante concurso público un porcentaje mayoritario en dichas sociedades, de esta manera el socio privado se hará cargo íntegramente de la gestión de la sociedad de la concesión. Por otro lado, AENA Aeropuertos S.A. continuará estando representada en las sociedades concesionarias con el fin de que la compañía preserve su posición como operador líder en el mundo al mantener su presencia en dos de los más importantes aeropuertos de Europa. Por otra parte, constituiremos las sociedades de seguimiento para que las comunidades autónomas y los ayuntamientos tengan una presencia determinante en el seguimiento de la gestión de las mismas. En este sentido, estas sociedades recogerán también lo establecido en la moción de fecha 8 de febrero aprobada en el Congreso.

En relación con el segundo punto, la entrada del capital privado en AENA Aeropuertos, S.A. hasta un máximo del 40 por ciento, a la espera de tener los trabajos del consultor estratégico y el valorador, barajamos varios escenarios para la entrada del capital privado en AENA Aeropuertos. Quiero dejar claro desde un principio que el principal objetivo de esta fase no es recaudatorio, nuestra meta es maximizar el valor de los ingresos que obtengamos en cada momento en función de la evolución del mercado. Los porcentajes de la compañía que tengamos en el mercado en esta etapa y los ritmos de colocación serán aquellos que garanticen el máximo valor para la empresa, por ello AENA se está dotando de los instrumentos de consultoría y asesoramiento adecuados para tomar este tipo de decisiones. De esta forma, teniendo en cuenta estas premisas, barajamos, como digo, varios escenarios: desde la colocación de un determinado porcentaje a inversores institucionales, por ejemplo fondos internacionales de inversión en infraestructuras que ya se han dirigido a nosotros, hasta una posible salida a Bolsa si las condiciones del mercado y de la compañía así lo aconsejan. Se trata de que la entrada de la participación privada se produzca maximizando en cada momento el interés general, por ello los pasos de este proceso requieren el máximo rigor, así como una cierta flexibilidad en su concreción y desarrollo. Por último, hemos dotado medidas para asegurar la sostenibilidad de la red. En este sentido tengo que decir que la creación de las sociedades concesionarias, lejos de lo que algunos piensan, son la garantía de la sostenibilidad de la red a medio y largo plazo, porque los cánones que ingrese AENA Aeropuertos S.A. de los aeropuertos concesionados se utilizarán para equilibrar

las cuentas de resultados de los aeropuertos que gestione la sociedad.

En definitiva, señorías, como pueden ver, estamos impulsando el nuevo modelo aeroportuario con la máxima transparencia y atendiendo hasta el más mínimo detalle. Somos conscientes en todo momento del valor de AENA como empresa líder en el mundo y de su valor estratégico para nuestro país, por eso mismo estamos desarrollando este proceso con cuidado y diligencia, paso a paso, sin estridencias, asegurando siempre el interés general. En nombre de dicho interés general hay que identificar el mejor momento para tratar de que la incorporación del sector privado contribuya tanto a una gestión más competitiva como a la inclusión de nuevos elementos, así como a mejorar los activos de la empresa. Hemos llevado a cabo una gran inversión en los últimos años que ha hecho posible que tengamos algunas de las infraestructuras aeroportuarias más modernas del mundo. El reto de estos próximos años es ser más competitivos globalmente, maximizando nuestra capacidad comercial. En este ámbito, la iniciativa privada tiene mucho que aportar. Al mismo tiempo, con los cánones de los aeropuertos concesionados, reitero, aseguramos la sostenibilidad económica de la red y su titularidad pública. Además, el nuevo modelo flexibiliza la estructura en red y asegura una gestión totalmente independiente en los aeropuertos concesionados. Las reformas que estamos realizando posibilitan que AENA encare este proceso con las máximas garantías, permitiendo además que, como ya he dicho, vaya a entrar en beneficios tres o cuatro años antes de lo previsto, adelantándonos a las previsiones establecidas; una buena marcha que se ve reflejada también en la mejora general de los resultados por aeropuertos, que haremos públicos, tal y como hicimos el pasado año, esta misma semana. Asimismo, hemos garantizado los derechos de los trabajadores y, basándonos en el diálogo y el acuerdo, la paz social a lo largo de todo el proceso porque, como vengo afirmando, el principal objetivo del Gobierno es salvaguardar el interés general al tiempo que mejorar la competitividad de nuestro sistema aeroportuario. Espero que sus señorías también lo entiendan así y sigan, por tanto, apoyando al Gobierno en estas importantes reformas para nuestro país. Son reformas que están transformando el dinamismo dentro de nuestro sistema de transportes, reforzando nuestra posición cara a los retos de futuro y, sobre todo, potenciando el papel de nuestra economía a través de un sistema de transportes más competitivo, más eficiente y más sostenible. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Terminada la primera intervención del señor ministro de Fomento, damos la palabra de menor a mayor, como hemos dicho al principio de la Comisión, al portavoz del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Gallego, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del ministro, dado

que el Grupo Mixto, a iniciativa del Bloque Nacionalista Galego, fue uno de los grupos que solicitó su comparecencia, en nuestro caso para que explicase las medidas de ahorro y eficiencia energética impulsadas por su departamento. Solicitamos en su momento esa comparecencia porque creo que las primeras medidas anunciadas provocaban cierta sensación de improvisación por parte del Gobierno y de su departamento a raíz del anuncio de la reducción a 110 kilómetros/hora de la velocidad máxima en autopistas y autovías. Se anunciaron además otras medidas, insisto, desde nuestro punto de vista, por lo menos en ese momento inicial, de forma un tanto precipitada y confusa. Pongo ejemplos: la reducción de iluminación en autovías y autopistas, que no sé si fue un defecto de explicación por su parte o un error de interpretación por algunos medios de comunicación, pero los mensajes iniciales hablaban de reducir la iluminación. Después usted lo matizó y acaba de explicar ahora en su comparecencia que de lo que se trata es de introducir mejoras tecnológicas que provoquen una reducción del consumo. En cualquier caso, lo consideramos una declaración interesante porque estamos total y absolutamente de acuerdo en la necesidad de impulsar políticas de ahorro y de eficiencia energética, pero la iluminación de autopistas y de autorías tiene también un impacto en la seguridad. En Galicia hay tramos de autopistas y de autovías iluminados desde nuestro punto de vista de una manera muy deficiente y que incluso fueron objeto de preguntas parlamentarias en esta legislatura por el Bloque Nacionalista Galego. Creemos que las medidas que se adopten en este sentido deben de preservar, como es lógico, la seguridad de estas vías. En cualquier caso, usted ya lo ha aclarado. Otra de las medidas iniciales que se anunciaron fue la reducción de las tarifas en los servicios de cercanías por ferrocarril, y la manera de adoptar esta medida incidió en esa sensación de improvisación a la que antes aludía. Se adoptó esta medida sin concertarla previamente con comunidades autónomas que tienen transferida la gestión de este servicio, incluso cuando en algunos casos existían dificultades objetivas de implementación al existir, por ejemplo, en la áreas metropolitanas de Madrid y de Barcelona bonos que integran distintas formas de transportes, lo que introducía una dificultad para hacer efectiva esta medida. Pese a estas dudas iniciales, ahora usted ha expuesto y nos ha entregado un plan global. Esa era una de nuestras preocupaciones, que no fuesen medidas inconexas, improvisadas, que se inscribiesen en un diseño global en materia de ahorro y eficiencia energética. Señalo que la melodía de ese plan suena bien, a falta lógicamente de un estudio más detallado de nuestro grupo parlamentario, dado que acabamos de conocer con exhaustividad los contenidos del plan.

En particular, me voy a centrar sobre todo en lo que afecta a las políticas de transporte. Estamos total y absolutamente de acuerdo con la necesidad de impulsar el transporte colectivo y apostar por aquellas modalidades de transporte menos contaminantes y menos depen-

dientes del petróleo. Ahí, como usted ha señalado, tiene que tener un protagonismo evidente el ferrocarril, tanto en lo que se refiere al transporte de viajeros como al impulso del transporte de mercancías. No obstante, aunque coincidimos totalmente con el eje estructural de ese plan, observamos ciertas contradicciones, y permítame que se las señale. Por ejemplo, la rebaja en las tarifas de cercanías, que se justifica como una medida para impulsar el ahorro y la eficiencia energética, fue precedida, por lo menos en el caso de Galicia, de una subida de las tarifas de media distancia. Como usted sabe, aunque Renfe utilice esta denominación, en el caso de Galicia la media distancia son servicios regionales, servicios muy importantes para resolver nuestras necesidades de transporte interno y que además en algunos casos prestan un servicio equiparable a lo que en otros territorios son servicios de cercanías, por poner simplemente un ejemplo, los servicios ferroviarios entre Ferrol y A Coruña. Otra contradicción que observamos es el discurso que se verbalizó por su departamento antes de la presentación de este plan, y apuntaba que los servicios de media distancia en algunos casos eran insostenibles, por tanto habría que estudiar incluso la necesidad de cerrar algunos de ellos. Como ya expusimos en sus anteriores comparecencias en esta Comisión, a la hora de valorar la rentabilidad de un servicio no hay que tener en cuenta única y exclusivamente su rentabilidad económica inmediata, sino su rentabilidad social. Además, a la hora de valorar el coste económico que conlleva el mantenimiento de un servicio, hay que tener en cuenta otras variables: el impacto económico que tiene un transporte colectivo, como es el ferrocarril, incluidos los servicios de media distancia; la reducción del tráfico rodado; la reducción de emisiones de CO₂ y, por lo tanto, la reducción de la dependencia del petróleo. Por tanto, lo que hay que hacer es potenciar y modernizar estos servicios para hacerlos atractivos frente a otras formas de transporte, en particular frente al uso del vehículo particular. En ese sentido, respecto al transporte ferroviario, dentro de las grandes líneas expuestas por usted a la hora de explicar los ejes estructurales de este plan, echamos en falta —por tanto solicitamos que no se olvide de ellos— los servicios de media distancia, los servicios regionales, para que no se concentren todos los esfuerzos única y exclusivamente en alta velocidad, cercanías y transporte de cercanías.

Señor ministro, a nosotros sobre todo lo que nos preocupa es una cosa. Respecto al transporte de viajeros por ferrocarril, coincidimos total y absolutamente en la necesidad de potenciar los servicios de cercanías. Es la mejor vía para reducir el uso del vehículo privado, con todo lo que esto conlleva de disminución de emisiones contaminantes, de descenso de la dependencia del petróleo, pero ahí lo que tenemos que manifestar es envidia. Galicia carece de servicios de cercanías merecedores de ese nombre. Por lo tanto, me gustaría saber si los planes de su ministerio a este respecto se concentran única y exclusivamente en mejorar los servicios en

las áreas donde ya existen o si la implantación de estos servicios se contempla también en otras áreas. Yo resido en una ciudad, A Coruña, que tiene 250.000 habitantes; es la cabecera de una comarca urbana de más de 400.000 habitantes. Pues bien, hay muchísima gente que se desplaza a diario a la ciudad de A Coruña, porque reside en la periferia, y la inmensa mayoría lo hace en vehículo particular cuando hay líneas ferroviarias total y absolutamente desaprovechadas por la implementación de este servicio. Pongo este ejemplo como podría poner otros muchos. En ese sentido, le recuerdo que en los Presupuestos Generales del Estado de este año hay una dotación de 400.000 euros para la realización de un estudio que analice la viabilidad de la implantación de servicios de proximidad en Galicia. Si no me confundo, su ministerio está realizando un estudio técnico para analizar las posibilidades de aprovechamiento de las líneas ferroviarias que queden en desuso, al ser sustituidas por las nuevas líneas de alta velocidad, para ser aprovechadas tanto para otros servicios de pasajeros como para el transporte de mercancías por ferrocarril. Nos gustaría que nos aclarase los planes de su departamento a ese respecto. En lo que se refiere al transporte de mercancías por ferrocarril, en los planes con respecto a Galicia, recientemente, se debatía en el Congreso una interpelación de don José Ramón Beloki, aquí presente, que me pareció muy pertinente, sobre el corredor atlántico, pero el problema es que el dicho corredor se aleja del Atlántico desde su punto inicial, Lisboa, hasta su punto final, Irún, y discurre por la meseta sur y por la meseta norte. Me gustaría saber cómo se va a resolver la inclusión en los grandes corredores ferroviarios de mercancías de la fachada atlántica del Estado español, Galicia y la cornisa cantábrica hasta llegar a Irún por poner un ejemplo; cómo se pretende resolver la conexión con nuestros puertos, cuáles son los planes del ministerio a ese respecto, dado que coincidimos plenamente con las líneas vertebrales de que se debe fomentar el transporte de ferrocarril en sus distintas variantes.

Aunque sé que no es competencia de su departamento, aprovecho la ocasión también para preguntarle sobre si el Gobierno tiene una estimación real contrastada del ahorro que representa la reducción del límite máximo de velocidad en autopistas y autovías a 110 kilómetros/hora.

Me gustaría concluir simplemente con una consideración muy breve sobre el otro tema que motivó su comparecencia, el modelo de gestión aeroportuaria. No voy a redundar en argumentos ya expuestos por el BNG. No compartimos los argumentos de eficiencia y competitividad para justificar la privatización, aunque sea parcial, de los aeropuertos. Creemos que la verdadera razón es reducir el déficit público con una política —permítame la expresión— de pan para hoy y hambre para mañana, porque pensamos que los aeropuertos pueden ser extraordinariamente eficaces y competitivos manteniendo un capital cien por cien público. En cualquier caso, desde nuestro punto de vista, sigue sin resolverse de manera satisfactoria la principal demanda de muchos

grupos parlamentarios en esta Cámara, avanzar hacia un modelo de gestión aeroportuaria realmente descentralizado. En ese sentido, le voy a formular unas preguntas muy concretas, muy breves, que espero me responda. ¿Cómo se va a canalizar la participación efectiva de las comunidades autónomas no en algunos aeropuertos en particular, sino para el conjunto de los aeropuertos, única y exclusivamente a través de los comités de políticas aeroportuarias? En lo que respecta a los tres aeropuertos gallegos, ¿cuáles son los planes de su departamento, que en el futuro pasen a ser gestionadas por sociedades filiales, por concesiones de explotación o que siga manteniendo AENA, en este caso la futura AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, S.A., la gestión directa de estos aeropuertos? En ese sentido, ¿no se contempla la posibilidad de fórmulas consorciadas que integren a los tres aeropuertos con participación de la comunidad autónoma, de entidades locales y agentes sociales para poder realizar una gestión integral de estos tres aeropuertos, concibiéndolos como partes integrantes de un sistema aeroportuario gallego, algo que nosotros consideramos fundamental? Estas son las preguntas que le quería formular. En cualquier caso, le agradezco de nuevo su comparecencia y que haya explicado de manera tan exhaustiva el plan de ahorro y eficiencia energética impulsado por su departamento.

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

El señor **CANET I COMA:** Voy a intervenir brevísimamente, en primer lugar para agradecer al señor ministro su comparecencia y la exhaustiva explicación de las medidas de eficiencia energética. Ha mejorado la percepción que teníamos de las medidas inicialmente explicadas y, por tanto, quiero decirle sin ambages que en general estamos de acuerdo con lo que ha explicado, con alguna excepción menor que no viene al caso. Como en otras situaciones, habrá que esperar a ver si las expectativas se corresponden en su momento con la realidad y si el ahorro y la eficiencia están presentes a la hora del balance. En cualquier caso, nuestro planteamiento es positivo hacia su intervención y las medidas anunciadas.

En cuanto a las reformas del sector del transporte aéreo, y estando tan reciente la interpelación de don Joan Ridao, quizá debería remitirme al intercambio de opiniones que tuvieron ustedes, pese a que usted hoy ha añadido algún matiz. Sin embargo, para que conste en el «Diario de Sesiones» le diré que respecto al nuevo modelo de gestión seguimos albergando muchísimas dudas. No vemos un cambio real en el fondo y, como ejemplo clásico que usted ya conoce, pensamos que la Generalitat y otros organismos territoriales, económicos y sociales no van a tener un papel determinante, aunque usted ha utilizado la palabra, en los aeropuertos catalanes en particular. Pensamos que el modelo español seguirá centralizado y lejos de lo habitual en el entorno europeo,

donde los aeropuertos actúan como empresas y compiten entre sí. En definitiva, El Prat, que —por decirlo de alguna manera— es el aeropuerto más emblemático de Cataluña, no tendrá gestión individualizada y completamente autónoma, con lo cual tampoco podrá establecer su política comercial. Por tanto, como expuso el señor Ridao claramente en su momento, pensamos que es una oportunidad perdida. Reconozco que usted ha aportado alguna novedad que podría hacernos ser optimistas, aunque las reformas del sector del transporte aéreo globalmente consideradas no nos convencen en absoluto.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) el señor Beloki tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA:** También yo agradezco al señor ministro las explicaciones que ha dado hoy y le felicito por iniciar su intervención en los términos en los que lo ha hecho: hablando de que estamos en un mundo de cambios intensos. Es algo que usted suele hacer prácticamente en todas las comparecencias y creo que va a tener que seguir haciéndolo durante bastante tiempo. Le felicito por ello porque tengo la percepción de que todavía no hemos caído en la cuenta de la profundidad de los cambios y, por lo mismo, de los cambios que tenemos que introducir nosotros en el ámbito que nos compete. No hemos caído en la cuenta de la profundidad de los cambios que están teniendo lugar en el mundo, que por cierto están ocurriendo en un ambiente en muchos casos turbulento. Por ejemplo, en el tema energético no hay que olvidar que, según los datos que ustedes mismos nos suministraron con motivo del Plan de intensificación del ahorro y de la eficiencia energética, entre los principales proveedores de petróleo de España el 36 por ciento de las importaciones corresponden a Libia; y miren ustedes cómo estamos respecto a Libia. Es decir, están produciéndose unos cambios intensos y profundos y, además, en un ambiente turbulento. Más nos vale caer en la cuenta de que esto es así y de que presumiblemente así va a seguir para ir sacando consecuencias en cuanto a los asuntos de los que usted ha hablado aquí y también en otros ámbitos.

Evidentemente, estos cambios afectan a los dos temas de los que usted ha hablado aquí: el energético y el aeroportuario. En estos dos ámbitos no se puede hacer como si no hubiera pasado nada en el mundo; en materia energética por razones obvias y materia aeroportuaria por las razones de las que se ha hablado en muchas ocasiones y en las que incidiré posteriormente. Hay que decir de entrada que, entre otros muchos, son dos ámbitos en los que tenemos que introducir grandes cambios, y el problema cuando se está en un proceso de grandes cambios es saber cuál es la dirección hacia la que tenemos que caminar. Cuando se habla de dirección, se puede hablar de veinte mil cosas que hay que hacer —que seguramente no son veinte mil sino cincuenta mil—, pero el problema es marcar un rumbo claro. A juicio de

mi grupo, debíamos empezar a decir con toda claridad que el gran problema que tenemos hoy día es la sostenibilidad del sistema, por supuesto del sistema energético, por supuesto del sistema de transporte y yo diría que también del sistema productivo porque no olvidemos que hay más de 4.300.000 parados en este país y eso no es sostenible. Yo creo que en el fondo estamos ante un Estado del bienestar cuya sostenibilidad, en los términos en los que hemos venido operando hasta ahora, está sometida a una enorme discusión, de forma que más nos vale a todos orientar en esta dirección todos aquellos cambios que tengamos que hacer en los distintos sistemas. A juicio de mi grupo esta sería la gran definición o el gran rumbo hacia el que tienen que caminar las cosas, insisto, para hacer luego veinte millones de cambios en distintos ámbitos. Además, en estas circunstancias de estar metidos en mitad de cambios profundos cuyo alcance seguramente no terminamos de entender en su detalle, suele haber una tentación, como es decir lo que vamos a hacer en el año 2020, remitirnos a lo que supuestamente sabríamos que tendríamos que hacer en el año 2020 y definir los escenarios donde queremos acabar; pero, claro, esto hay que combinarlo con el a corto plazo, con tomar algún tipo de decisiones que realmente hagan que caminemos en esa determinada dirección. Y metiéndonos ya en la política concreta en la que estamos hoy y que tiene este Gobierno, tengo que decirle que una tentación o, si usted quiere, un problema con el que nos encontramos es que evidentemente introducir esto en el último año de legislatura es especialmente complicado; hay que reconocer que ir hacia cambios profundos que hay que hacer en una determinada dirección o tomar un tipo de decisiones que seguramente no son fáciles en algunas ocasiones y hacerlo en el último año de legislatura en las circunstancias políticas en las que nos encontramos es complicado; fácil no es, no lo sería para nadie, pero a mi grupo le interesa decir que lo es y que lo va a seguir siendo. Así pues, desde esa perspectiva y en ese marco es en el que se tendrán que definir las posiciones políticas de cada cual. Una tentación que suelen tener los gobiernos en esta fase es firmar protocolos. Están bien, pero todos sabemos cuál es la obligatoriedad de los protocolos; orientan en un determinado rumbo, pero todos sabemos que a la hora de la política real los protocolos valen lo que valen y comprometen a lo que comprometen. De forma que hay que hacer todo esto pero, sobre todo, hay que mantener un rumbo claro, insisto, de todas las medidas en la dirección que antes le apuntaba.

Ustedes nos han propuesto en el ámbito energético cien medidas y mi grupo, al igual que han manifestado quienes nos han precedido, no ha tenido tiempo ni de leerlas. Las que yo sí había leído —y esta es la pregunta que quiero formularle— son las que tras el Consejo de Ministros del 4 de marzo ustedes mismos dijeron que eran las más importantes, las más destacadas —esta era la expresión— en el sector del transporte. Estas eran: la línea de financiación de proyectos incluidos en los planes

de movilidad urbana sostenibles en aquellas ciudades entre 20.000 y 50.000 habitantes, por supuesto con financiación Feder, en el transporte de mercancías presentación por parte del Ministerio de Fomento de un plan de eficiencia energética en el transporte, optimización del uso de los pasillos aéreos, reducción temporal de los límites de velocidad en autopistas de peaje en los términos ya conocidos por todo el mundo, incremento de la obligación de introducción de biodiesel en carburantes hasta el 7 por ciento en contenido energético para el 2011, reducción de los precios de los billetes en ferrocarril, en cercanías y media distancia de la operadora Renfe, y el Plan Renove de neumáticos. Esto se decía en el sector del transporte, que mayormente afecta a su departamento. ¿Podría usted decirme si de las cien medidas, estas son las importantes, las más destacadas? Es para no entretenerme con cien medidas que me sobrepasan.

De todas formas también querría hacer una alusión en el ámbito energético. En este congreso, no en esta Comisión pero sí en otra, se han llevado a cabo o ha habido en funcionamiento una subcomisión que ha estudiado el tema energético y que ha elaborado un informe. Quiero creer, aunque usted no ha hecho alusión a ello, que de allí se derivan estas cosas, porque si no estaríamos en una improvisación permanente de que determinados diputados llevan a cabo en otra Comisión un análisis a fondo escuchando a la gente sobre el tema energético y luego de pronto nos encontramos con que se toma un tipo de medidas. Eso sí, las principales medidas que allá figuran no aparecen en este tema, y no tienen por qué figurar en el sentido de que esto es un plan de intensificación del ahorro y la eficiencia energética y hay otros ámbitos en el tema energético —yo diría que igual o más importantes que este— en los que sí hay que tomar medidas, aunque pueden no afectarle a este departamento. Sin embargo, creo que esa perspectiva de conjunto no se debe olvidar porque en la cuestión energética estamos estos días en debates y justamente estos días en debates más profundos, de mayor alcance, con el *mix* energético, etcétera.

Dejo sin más la cuestión energética para brevemente también hacer referencia al segundo tema objeto de su comparecencia, el nuevo modelo aeroportuario o las medidas que se están tomando en el sector aeroportuario. Sabe que ha contado con el apoyo de mi grupo y el de otros grupos a la hora de definir las medidas con las que se va a desarrollar en su caso el nuevo modelo aeroportuario. Las hemos apoyado porque creemos que sobre esas bases se puede ir caminando hacia un nuevo modelo aeroportuario, pero hay que ir, realmente hay que ir hacia un auténtico modelo aeroportuario, cuyos primeros pasos —usted sigue diciendo— son los que afectan a Barcelona y a Madrid en los términos en que usted lo ha dicho. Creo que efectivamente la aplicación hacia el nuevo modelo del sector aeroportuario de las leyes que hemos aprobado en este Congreso, del marco legal que hemos aprobado, se compadece mal con el formato parlamen-

tario para entrar a debatir estos temas. ¿Por qué? Porque es objeto de muchísimos detalles y, aunque cuando yo le pregunto usted me responde a algo, como digo, el formato parlamentario no permite debatirlo bien. Por eso le voy a hacer una sola pregunta, porque me ha quedado una duda sobre lo que usted ha dicho, quizá porque no le he entendido bien. Si le he entendido bien, usted ha dicho que respecto a los dos aeropuertos de Madrid y Barcelona se van a crear sociedades filiales de capital público en su integridad; eso me ha parecido entenderle, que esa sería la forma en la que se van a gestionar los aeropuertos de Madrid y Barcelona, pero a su vez ha dicho que la otra medida es que AENA se va a privatizar en un 40 por ciento. Entonces le pregunto, ¿se va a privatizar después de generar las sociedades filiales? ¿Cómo casan las dos medidas? Imaginemos que se ha privatizado en un 40 por ciento AENA S.A., ¿cómo AENA S.A. puede crear una filial íntegramente pública? Le pregunto simplemente para que me lo aclare porque no he terminado de entenderlo.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Termino de inmediato, señor presidente.

Creo que en dónde acabe la red de aeropuertos del Estado es algo que ya se irá viendo porque las leyes permiten bastantes formulaciones. Creo que sí tiene que cambiar una cosa notablemente o muy distinta a la red con la que hemos venido funcionando y quiero someterle a usted a consideración un tema. Se supone que la red aeroportuaria del Estado es la red aeroportuaria de interés general, se supone, como homogéneamente podemos decir que la red portuaria del Estado es la red portuaria de interés general. ¿Usted no cree de verdad que el concepto de interés general con el que hemos venido funcionando, con el que se ha declarado de interés general lo que se ha declarado, es algo que debe someterse a una revisión profunda? Porque quizá entrando en este debate y resolviendo qué es de interés general y qué igual no lo es, tanto el modelo aeroportuario como también el modelo portuario podrían ser muy distintos de lo que han sido en el pasado y desde luego podrían ser mucho más eficaces y eficientes.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Doy nuestra bienvenida al señor presidente y al séquito que le acompaña. **(Risas.)** Parece de cortesía obligada. Haré algunas consideraciones en relación con dos cuestiones muy importantes que el señor ministro ha presentado, aunque en el escasísimo tiempo que tenemos va a ser absolutamente imposible.

El documento que presenta del Plan de ahorro de eficiencia energética y reducción de emisiones del transporte y la vivienda es un documento importante que, además, tiene su razón de ser por cuanto si tenemos un problema serio en relación con el consumo de productos petrolíferos y, en consecuencia, con el problema de contribución al calentamiento global y —no hay que olvidarlo porque es un quebradero de cabeza para muchas autoridades autonómicas y locales— con el problema de exceso de contaminación atmosférica es por el fuerte desequilibrio en nuestro sector de la energía. Me gustaría para situar bien la cuestión —y el señor ministro ha dado unos datos parecidos— complementarlo con algunos datos que están referidos a Cataluña pero que, como es muy parecido al conjunto de España, es importante.

Si hablamos de la producción eléctrica en España —solo eléctrica— resulta que la dependencia de los productos petrolíferos es muy pequeña, en estos momentos menor del uno por ciento. Tenemos un buen porcentaje de renovables, un porcentaje importante de nuclear, un cierto porcentaje decreciente de carbón y un porcentaje notable de gas natural, pero de lo que son productos petrolíferos prácticamente es irrelevante. Sin embargo, en el sector del transporte, que es uno de los que nos ocupa, el 98 por ciento del consumo proviene de los productos petrolíferos. Usted dice que el 40 por ciento del consumo energético nacional proviene del sector del transporte. Yo añado que de este 40 por ciento la práctica totalidad lo consumimos en productos petrolíferos directos, lo cual muestra la elevadísima dependencia —el señor Beloki ha hecho algunas reflexiones de alcance geoestratégico que vienen perfectamente a cuento— y, por lo tanto, aquí hay un importantísimo campo para trabajar desde el punto de vista de reducción de la dependencia del petróleo, pero también de las emisiones de CO₂ y de la contribución al cambio climático y el cumplimiento de Kioto.

Hay que trabajar en este sector pero, además, señor ministro, hace seis meses decayó encima el segundo sector, que es la vivienda, con un 17 por ciento; 40 más 17 por ciento. Por lo tanto, es usted el hombre que tiene que trabajar más —incluso más que el buen amigo y ministro Sebastián— en materia de reducción de la dependencia del petróleo; es así. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: Como estoy a tiempo parcial lo tengo muy complicado.)** Bueno, creo que de aquí a un par de meses ya podrá dedicarse a ello. **(Risas.)**

En relación con las medidas que usted plantea, tienen una óptica aceptable. No sería capaz de discutirse las ahora, pero tienen un alcance limitado y quizá son medidas que, por motivos obvios, solo usted como ministro de Fomento puede tomar. Dice que va a invertir hasta 2020 en estas medidas, vivienda más transporte 800 millones de euros, más o menos, y que va a ahorrar 2.600 millones. Me parece muy bien, impecable. Sin embargo, estas son cifras importantes pero modestas por cuanto, seguramente, para medidas de mayor calado usted ya no pueda tomarlas porque sean medidas del alcance del

Gobierno. Me va a permitir que anuncie —para que al menos se lo transmita a sus compañeros de gabinete— algunas de estas cuestiones que son relativamente importantes y que nos permitirían hablar no de ahorrar 2.500 millones de euros —cosa que me parece muy bien que usted haga y que se esfuerce en ello—, sino de muchísimo más porque realmente lo necesitamos. Por ejemplo, una cuestión importantísima es el transporte público, cuya competencia directa no es suya —es de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos—, usted participa con algunas competencias concretas de cercanías, pero las competencias básicas son de otras administraciones que andan pidiendo hace muchos años una ley de financiación del transporte público. Si hablamos en serio y nos queremos tomar en serio estas cuestiones, hay que abordar este tema. Quizás en virtud de su otra ocupación, de secretario general, yo le pido que se comprometa usted a que en el programa de su otra dedicación quede específico y muy claro que en el próximo mandato se va a hacer una ley de financiación del transporte público. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: En el próximo mandato lo hago. Risas.)** Ahora le doy a usted una chance que a lo mejor no le agrada a todos. En cualquier caso, si no, a nuestra izquierda alguien va a tener que rascarse el bigote. **(Risas.)**

A continuación, señor ministro, hay otras cuestiones muy relevantes en las que usted podría ya intervenir de forma más directa. Seguramente muchos de los aquí presentes no saben un dato que a mí me sorprendió bastante, como es que en estos momentos el 90 por ciento de las fábricas de biodiesel españolas están paradas y esto es grave. Alguien tendría que preocuparse de que, por ejemplo, cuando se saquen los concursos de concesiones de transporte público el consumo de biodiesel nacional fuera un mérito. Son cosas que se pueden hacer, esta por cierto no la he visto aquí y me parece muy importante. O por ejemplo, he estado buscando el número de vehículos que tiene Correos; sé que tiene 63.480 empleados, pero no sé el número de vehículos que tiene, alguien nos los dirá y presumo que tiene unos cuantos. Estos vehículos podrían transformarse en híbridos, en vehículos con gas natural licuado, etcétera, hay otras muchas posibilidades. Aquí sí que su aportación es importante. En definitiva, en este primer aspecto, señor ministro, de acuerdo. A lo mejor debemos discutirlo, vamos a pedir que la secretaria de Estado de Vivienda comparezca en la Comisión de Vivienda para que nos relate lo que le toca de este 17 por ciento y debatirlo en las medidas estructurales concretas de vivienda. Esto me parece muy bien, pero más allá de esta cuestión —que nos parece bien— deben tomarse otras medidas importantes como la coordinación entre los ministerios de Industria, de Ciencia y Tecnología —por ejemplo, en estos momentos sé que han sacado unos concursos de I+D+i para financiar mejoras tecnológicas a todos aquellos que quieren hacer investigación y aplicación tecnológica para mejorar por ejemplo el frenado en vehículos ferroviarios o en vehículos de transporte terrestre y todo esto es positivo— y de Interior

porque, por ejemplo, si uno conduce de forma eficiente, tal como recomienda el buen ministro Sebastián, le suspenden el examen. No sé si usted sabe que la conducción eficiente consiste en ir hasta el semáforo y parar en cuarta velocidad porque así consumes menos, pero esto es un suspenso absoluto según el Ministerio del Interior. Por tanto, le invoco a usted para que en el Consejo de Ministros, además de otras grandes cuestiones, se debata también una medida tan sencillita como esta, lógicamente en coordinación con las comunidades autónomas y los ayuntamientos. No tengo más tiempo, aunque el tema es realmente sugerente y uno desearía poder hablar mucho más.

Segunda cuestión, la reforma de nuestro sector aéreo. Nuestro grupo quiere constatar algo —al señor ministro no se le escapa, como tampoco a los señores y señoras diputados— que quisiera subrayar de forma importante, señor ministro. Usted ha hablado de muchas leyes en materia de seguridad aérea y de las reformas efectuadas en un servicio de tránsito aéreo. Usted sabe, señor ministro, que para el trámite legal de todas estas leyes ha contado con nuestro apoyo sincero, leal y absoluto; se lo dimos a la anterior secretaria de Estado y se lo hemos dado al actual secretario de Estado. Desde el punto de vista personal e institucional también estamos satisfechos, yo creo que se ha hecho un buen trabajo y se nos ha informado. En cualquier caso, quiero constatar que ante la inevitable valentía que se ha tenido que tener desde el ministerio para acometer estas reformas, uno puede ser más valiente si sabe que tiene garantizada mayoría parlamentaria. Nuestro grupo así lo ha hecho. Con este bagaje, señor ministro, le pido que en la tercera de sus reformas estructurales, referida al nuevo modelo de gestión aeroportuaria, usted corresponda a esta lealtad de nuestro grupo con propuestas que no sean propuestas con trampa.

Se pactó con varios grupos en el Pleno del Congreso de los Diputados una evolución de este modelo. Estoy muy de acuerdo con usted en algunas cuestiones, señor ministro, y es que las reformas hay que hacerlas escuchando, hablando, negociando; por decirlo de alguna manera, hay que hacerlas entrando en el área y sabiendo driblar, porque si no es más difícil acertar en el objetivo. Por tanto, comprendemos esta cuestión e incluso le felicitamos por el acuerdo con el personal de AENA; todo esto nos parece positivo. Sin embargo, en esta evolución, de la que hoy nos ha dado el modelo, que entre otras cosas consiste en que ahora plantea cuatro sociedades filiales, es decir, dos más dos, para los dos grandes aeropuertos, le pido la máxima lealtad. Voy terminado, señor presidente. El papel de las comunidades autónomas no puede consistir en aquello típico de proponer a, ayudar a, estar informado de, y el señor ministro me entiende perfectamente. Nuestro grupo quiere continuar trabajando en esta cuestión de forma efectiva, ofrece el mismo comportamiento absolutamente comprensivo que hemos tenido, pero también le demanda al señor ministro la máxima lealtad y la comprensión, porque si el camino

es el de hacer algo en serio, que sería una filial de verdadera gestión y otra para ir driblando y después poder sacar la pelota del área, nos va a ser difícil. A nosotros nos gustaría continuar por la senda que hemos escogido y respecto de la cual también me gustaría plantear para terminar algunas cuestiones muy puntuales que son importantes, señor ministro.

En todas sus comparecencias anteriores hizo referencia a que también iba a abordar la modificación del concepto de interés general, algo que para nosotros es esencial por dos cuestiones. En primer lugar, para facilitar a algún aeropuerto catalán, no de AENA, la posibilidad de realizar vuelos más allá de Schengen y, en segundo lugar, para la desclasificación de interés general de los aeropuertos de Girona, Sabadell y Reus, de forma que puedan ser traspasados a las instituciones catalanas —en este sentido le formulo una petición concreta— y en definitiva esperar que el modelo vaya evolucionando. Usted nos ha dado un calendario, cosa que siempre se agradece, y espero que el año que queda de legislatura seamos capaces de rematar esta cuestión. A continuación voy a formular una petición que no le dirijo a usted sino al Partido Popular, por lo que pudiera ser. **(Risas.)** Sería muy positivo que el Partido Popular se integrara en la voluntad de esta reforma del sistema. Creo que el Partido Popular puede compartir muchos de estos objetivos —estoy seguro además de que los comparte— y estaría muy bien que durante lo que queda de legislatura no se quemaran las naves para que esta reforma que creemos que es positiva, que es buena, pudiera ser conminada pasara lo que pasara cuando tenga o pueda pasar.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor ministro, hoy se cumplen dos años de su nombramiento como ministro de Fomento. Tal día como hoy usted fue nombrado, tal día como mañana su nombramiento apareció en el Boletín Oficial del Estado. A nivel personal le felicito, ahora bien, es usted mismo el que debería hacer balance de su gestión. La verdad es que si alguien más hubiera recordado esta efeméride a la cual estoy atento —probablemente esta comparecencia quizá se haya celebrado por eso o quizá le hayan dado el premio de sustituir al ministro de Industria presentando el Plan de ahorro y eficiencia precisamente por eso, para seguir compartiendo labores—, usted podría sacar el balance, que sería muy positivo en cuanto a sus promesas y bastante menos positivo en cuanto a sus logros. En cualquier caso, y a nivel personal, sepa que estoy atento a sus fechas, señor ministro.

El Grupo Popular quería comparecencias separadas en las dos materias que hemos estado analizando hoy porque creemos que son dos temas importantísimos, tanto uno como el otro, y teníamos la sospecha de que podían solaparse las cuestiones y de que no podían ser tan eficaces y tan productivas como si se hubieran tratado

con comparecencias separadas. Primero nos habla usted del Plan de ahorro y eficiencia energética. Qué quiere que le diga, que después de siete años de gobiernos socialistas, después de casi diez años del Libro Blanco de la intermodalidad europea, sigamos hablando y haciendo el apostolado de la intermodalidad como la gran baza en la que sostenemos todo un plan de ahorro energético, que se supone que es nuevo, que se supone que es moderno, que se supone que se ajusta a las necesidades actuales, nos parece vender humo y nos parece, como siempre, que estamos tratando de que un papel sea el que sustituya las medidas que deberíamos estar abordando. El papel nos parece bien, ya lo han dicho los demás grupos parlamentarios; nos parece bien, es evidente que hay cuestiones que nos tienen que parecer bien. Me sumo a los comentarios que han hecho otros grupos para tratar de no hacer excesivamente larga mi intervención. Ahora, señor ministro, como todo papel que lo soporta todo, hay cuestiones que se quedan en el aire, porque ser capaces de valorar y cuantificar en millones de euros lo que se va a lograr con las campañas de sensibilización me parece que o supone conocer extraordinariamente bien a los 40 millones de españoles y saber qué vamos a hacer con cada bombilla en el minuto siguiente de la campaña, o se trata de engordar las cifras de lo que supone el Plan de eficiencia energética.

Señor Blanco, habla ahora de las cuatro filiales de Renfe —y así funcionaban en los años setenta, volvemos a ellas—, habla ahora de autopistas del mar, habla ahora de agilidad en los puertos, y nos parece que son cuestiones de las cuales ustedes estaban ocupándose, o por lo menos eso decían, desde el año 2004. Por tanto, señor Blanco, el documento, como digo, está bien, pero hay cuestiones en las que nos parece que se queda bastante escaso, porque utiliza ahora en su intervención para justificar el nuevo modelo energético y el no a la nuclear el *tsunami* de Japón, y yo no voy a entrar en la polémica, ni muchísimo menos, pero parece que también hay quien defiende que ante ese desastre de la naturaleza han respondido bien. Señor Blanco, insisto, yo no entro en la polémica, pero eso es lo mismo que si por un accidente de aviación dejáramos de utilizar los aviones, y estamos aquí diciendo que hay que potenciar el transporte aéreo, al mismo tiempo que el de mercancías. Por cierto, también habla aquí del transporte de mercancías y presume de un crecimiento del 3 por ciento sobre la miseria, y que crezca el 3 por ciento sobre el 4 por ciento, que es lo que está ahora transportando el ferrocarril de las mercancías españolas, me parece que es una cifra extraordinariamente raquítica y, por supuesto, inmerecedora de ser citada aquí esta mañana. Señor Blanco, echamos de menos garantizar la seguridad del abastecimiento, echamos de menos una mejor protección del medio ambiente, y, desde luego, inventar la reorientación modal de los sistemas de transporte, como acabamos de hacer, nos parece poco oportuno. No voy a intervenir más en este punto, nuestro grupo había pedido el del modelo

aeroportuario y a él haré referencia, no sin antes señalar que insistir en que se hace más competitiva nuestra economía reduciendo la velocidad a 110 —ya lo estamos viendo— o decir que el *car pooling* es el verdadero elemento que va a resolver los problemas de los españoles me parece una anécdota en la que no deberíamos pararnos.

Señor Blanco, hablando de su segunda comparecencia, el modelo aeroportuario, hasta ahora tenemos cuatro modelos distintos, porque no son evoluciones del sistema, son cuatro modelos. Usted dijo en el Pleno del Congreso que esta Cámara o esta Comisión —no sé a qué se refería— había aprobado el modelo aeroportuario. Señor Blanco, aquí nadie ha aprobado ningún modelo aeroportuario. Usted presentó uno en enero del año 2010 pero nadie ha aprobado un modelo aeroportuario. Hemos dado nuestro apoyo a determinadas medidas concretas sobre seguridad aérea, sobre transporte aéreo y sobre diversas cuestiones en cuanto a seguridad y demás, pero no hemos aprobado ningún modelo aeroportuario. Fíjese, en enero de 2010 usted dijo que se iba a enajenar el 30 por ciento de AENA y no habló de concesiones. El 3 de diciembre de 2010, en el real decreto que hemos referenciado tantas veces, se enajenaba el 49 por ciento de AENA y se establecía la gestión aeroportuaria por dos vías: o sociedades filiales gestoras u otorgamiento de concesiones. En febrero de 2011, y a raíz de la moción a la que se ha hecho referencia anteriormente como consecuencia del pacto con CiU y con Esquerra Republicana de Catalunya, aparecen sociedades filiales gestoras, aparecen concesiones y aparecen sociedades titulares de concesión; tercer modelo. Cuarto modelo, hoy aparece otra cosa. Se sigue enajenado hasta el 49 por ciento, pero aparecen por un lado sociedades filiales en Madrid y en Barcelona que van a ser concesionarias —esa figura no está en el Real Decreto-ley del 3 de diciembre—; luego esas sociedades concesionarias van a ser enajenadas mayoritariamente, que tampoco estaba previsto, y además se van a hacer unas sociedades de seguimiento para el resto de aeropuertos, lo que tampoco estaba previsto en la ley. Por tanto, esas dos más dos sociedades que se crean y la venta de la sociedad concesionaria creada a su vez por AENA no son una concesión, señor Blanco, eso es una tortura al régimen concesional, del cual el ordenamiento jurídico español es líder en el mundo desde el siglo XVIII. Estamos torturando el régimen concesional y nos da la sensación de que, como siempre, estamos improvisando ante la menor dificultad. Señor Blanco, me gustaría saber a dónde vamos en el modelo aeroportuario y por supuesto que no tuviéramos tanta prisa.

Hablamos de privatizar cuando se trata de vender el 49 por ciento; eso no es privatizar. También hablamos de privatizar cuando se habla de concesionar la explotación; esto tampoco es privatizar. Por tanto, señor Blanco, usted trata de decirnos aquí que no tienen ningún interés por hacer caja o por vender AENA, pero la sensación que da es que eso es así. ¿Por qué? Porque no es el mejor

momento para vender y para enajenar, no es el mejor momento. Y sobre todo no es el mejor momento cuando todavía no sabemos qué es lo que se tiene que hacer. El 21 y el 22 de febrero se anunciaron sendas licitaciones en el Boletín Oficial del Estado a las que usted ha hecho referencia. Una es para la asistencia en el asesoramiento estratégico del desarrollo e implantación de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Parece que si hemos sacado a licitación el asesoramiento estratégico de desarrollo e implantación de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, hasta que este trabajo no esté hecho no deberíamos seguir con la enajenación de parte de AENA, con la adjudicación de parte de concesiones. Pero es que luego hemos sacado otra para el asesoramiento jurídico en cuanto a la propia puesta en funcionamiento de AENA. Y, señor Blanco, usted hizo referencia a otro real decreto que todavía no hemos conocido, que es el de la valoración de AENA, que parece bastante más imprescindible. Luego dice usted que AENA tiene una gestión maravillosa. Yo nada tengo que decir del presidente de AENA, señor Lema, que nos acompaña esta mañana, pero, señor Blanco, desde el año 2002 hasta el año 2005 incluido AENA tuvo beneficios de 188,3 millones de euros, luego, desde el año 2006 hasta 2011, con previsiones de los Presupuestos Generales del Estado, pérdidas de 1.819 millones de euros, y dice usted que en 2011 va a tener mejores resultados, pues habrá que cambiar los Presupuestos Generales del Estado, porque dice que habrá 438 millones de pérdidas, habrá que cambiarlo desde su presupuesto del Estado. Fíjese qué casualidad que usted dice que en 2012 o 2013 AENA entrará en beneficios; señor Blanco, con otro Gobierno, presumiblemente del Partido Popular. Es decir, que aquí estamos permanentemente con la fábula de la cigarra y la hormiga, en épocas del Partido Popular tenemos beneficios en AENA, en épocas del Partido Socialista tenemos pérdidas porque nos pasamos la vida cantando, como el señor Rubalcaba, y ahora ustedes mismos dicen que cuando haya un cambio de Gobierno entraremos en beneficios. Naturalmente, señor Blanco, naturalmente, usted mismo está diciendo aquí... (**Varios señores diputados del Partido Socialista: ¡Anda, anda!**) Perdonen...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ...son palabras del señor ministro, que es el que reconoce que AENA no podrá entrar en beneficios hasta 2012 o 2013.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Y dice que han estado en pérdidas durante los ejercicios del Partido Socialista. La hormiga y la cigarra, señor Blanco, esa es la verdad de la cuestión.

Muy brevemente, señor presidente, hay otra cuestión en que hay también que poner pie en pared y significar qué es lo que estamos haciendo. Usted ha hablado aquí repetidas veces de la rebaja de las tasas aeroportuarias y de la rebaja en la tasa de ruta. Muy bien, pero la de aterrizaje ha subido, la de seguridad ha subido, la de pasajeros ha subido casi un 2 por ciento para los comunitarios y ha bajado 60 céntimos para el resto del mundo; pasarelas, mostradores, locales, mercancías, etcétera, suben el 3,3 por ciento, no me lo invento yo, esto es AENA, Ministerio de Fomento, señor Blanco, vea esta gráfica, donde está la subida de unas tasas aeroportuarias a las cuales usted no hace referencia y la bajada de la de ruta, que es a la única que usted no hace referencia. Por tanto, señor Blanco, no tenemos un plan de equilibrio, no sabemos cómo va a funcionar AENA y por lo tanto no sabemos cuál es la rentabilidad que podemos ofrecer a unos inversores a los que les queremos enajenar el 49 por ciento. No es serio hacerlo así, porque entonces tenemos que llegar a la conclusión de que el único interés es hacer caja con AENA, y no voy a dar respuesta a quien no ha comparecido aquí y por tanto no es motivo de la intervención del Partido Popular.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia. Creo que podemos estar todos de acuerdo en que la tarea más importante que tiene el país por delante consiste en llevar a cabo las reformas precisas para, uno, adelantar la salida de la crisis; dos, establecer las condiciones que favorezcan la generación rápida de puestos de trabajo y, tres, situar nuestra economía en la rampa de lanzamiento de un modelo productivo más competitivo y eficiente. Probablemente una de las reformas más determinantes para cumplir estos objetivos sea la reforma emprendida desde Fomento sobre el conjunto de nuestro sistema de transportes. ¿Cuál es el propósito de este esfuerzo? Lograr que el país, que su economía, que sus empresas, que sus ciudadanos dispongan de un sistema logístico y de transportes moderno, seguro, ágil, sostenible, por tierra, por mar y por aire muy especialmente. Esta es la mejor contribución que podemos hacer desde Fomento en el combate a la crisis y esto es lo que está haciendo el equipo que representa el ministro compareciente. Por eso desde el Grupo Socialista queremos reconocer y respaldar la determinación de las reformas, la transparencia en su formulación y la búsqueda constante del consenso entre los agentes económicos, entre las fuerzas sociales y entre los representantes de los ciudadanos en este Parlamento. Según mis cálculos, contando con este, por ejemplo, han sido ya nueve los debates sobre el cambio de modelo aeroportuario que hemos tenido en la Cámara, entre sesiones de Pleno y Comisión, y eso a pesar de que el señor Ayala todavía no sabe a dónde

vamos en cuanto a modelo aeroportuario. Nueve sesiones hemos tenido ya para explicarlo; se lo tendremos que poner por escrito. Por tanto, ni improvisación ni cambios de estrategia. La reforma de la normativa de seguridad operacional desarrollada en España ha merecido que la OACI, la Organización de la Aviación Civil Internacional, haya felicitado a nuestro país y lo haya elegido para celebrar en solo unos días un seminario de repercusión mundial. La reforma del servicio de navegación aérea ha introducido racionalidad y eficiencia donde antes había irracionalidad y despilfarro, con la rebaja de las tarifas como consecuencia más inmediata, aunque al señor Ayala no le salgan las cuentas, a pesar de que, estas sí, se las hemos dado por escrito. El nuevo modelo aeroportuario se está concretando y se está perfilando a ojos vista, desde una voluntad reformista constante, a pesar de lo complejo del proceso; desde la coherencia en los objetivos, que fueron y que son de búsqueda de la eficiencia y de la competitividad, y desde el respeto escrupuloso a los mandatos parlamentarios. Porque el modelo aeroportuario que el ministro ha presentado hoy ante esta Comisión responde lealmente a la moción que el Pleno del Parlamento aprobó el pasado 8 de febrero con el apoyo mayoritario del Grupo Socialista, del Grupo de Convergència i Unió, del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, del Grupo de Iniciativa Verds, del Grupo de Izquierda Unida, de BNG, Coalición Canaria, Nafarroa Bai. Es verdad que no estaba el Partido Popular, pero tendrá que reconocer el portavoz del Partido Popular que son muchos grupos y que en todo caso suman una mayoría sólida de respaldo al modelo aeroportuario que preconiza, que desarrolla el ministro. Es una mayoría sólida a la que queremos que se sume —sería interesante, lo ha dicho el portavoz de Convergència i Unió y yo me sumo— el grupo mayoritario de la oposición. Este es el mandato que cumple el Gobierno a través de las gestiones que ha explicado hoy el ministro, sin trampa alguna en todo caso, señor Macias.

¿En qué consiste el nuevo modelo, en resumen? En introducir fórmulas eficientes de gestión mercantil, sin que en ningún momento pierda prevalencia el interés general. Consiste en favorecer las sinergias con las mejores empresas privadas del sector, sin que AENA deje de mantener siempre su naturaleza pública. Consiste en hacer posible la participación de los territorios en la gestión individualizada de algunos aeropuertos, sin que el conjunto del sistema pierda la garantía de la solidaridad. Consiste en posibilitar la competencia sana entre aeropuertos, a partir de un régimen de tarifas y de precios más flexible, sin que se ponga en riesgo la sostenibilidad conjunta, la sostenibilidad económica del sistema. Y consiste en hacer todo esto desde el diálogo y la voluntad de acuerdo, sin que esta voluntad deba utilizarse para intentar parar o ralentizar las reformas, porque no sería interesante para el sector ni para el país. Este es el modelo, tan público como antes, tan en red como antes, tan solidario como antes, pero más eficiente y con más participación de las empresas que saben y de los territo-

rios que necesitan. Es un modelo que permitirá a AENA mantener el liderazgo entre los operadores aéreos de todo el mundo; un modelo que ha sido tratado con este Parlamento, con las empresas del sector y también con los trabajadores. Es un modelo que no se va improvisando sino que se va perfilando y se va concretando paso a paso, hablando con todo el mundo concernido. El portavoz del Partido Popular comenzaba sus palabras felicitando al señor ministro por su conmemoración, pero haciendo además el reproche de que ha habido muchas promesas que tardan en convertirse en logros, para más adelante decirnos que vamos demasiado rápido en la implementación del modelo aeroportuario. ¿En qué quedamos? ¿En que las promesas tardan en convertirse en realidad o en que vamos demasiado rápido? Un poquito de coherencia y de cuidado, porque puede dar la sensación, señor Ayala, de que lo que ustedes quieren es parar este proceso de reforma del modelo aeroportuario para hacer otro, para hacer el que ustedes tienen en mente más adelante y que supondría, este sí, una privatización absoluta y la ruptura de la red de AENA, como el señor Rajoy dice en los medios de comunicación. Rajoy promete dismantlar AENA. Si es esto lo que ustedes quieren, no cuenten con nosotros, no vamos a estar en eso. **(Aplausos.)** En todo caso, sí les pedimos que se sumen al consenso que la mayoría de los grupos de esta Cámara están preconizando razonablemente y que el ministro hoy ha expresado de una manera bastante acertada. Y se ha hablado, es verdad, con los trabajadores, se ha evitado una huelga en AENA, a pesar de algunas apuestas que se hicieron un tanto inconscientemente, el acuerdo con los trabajadores garantiza sus derechos, garantiza, lo que es muy importante también, la paz social en un proceso de cambio complejo y supone un estímulo más para los inversores que van a fortalecer el transporte aéreo en nuestro país.

En conclusión, en relación con este primer bloque de la comparecencia del ministro queremos pedirle de una manera muy específica al Partido Popular, igual que lo ha hecho el portavoz de Convergència, que se sume a un consenso que es oportuno y necesario. Hemos hecho la reforma de los puertos de la mano del Partido Popular, hemos extendido la red ferroviaria en todo el país de la mano de administraciones autonómicas que dirige el Partido Popular y creemos que el futuro del sistema aeroportuario español merece también algo más que el reproche del manual de la oposición, merece un esfuerzo de colaboración constructiva en beneficio no de este Gobierno sino del interés general. Porque además el modelo que se presenta responde a las reivindicaciones que constantemente formula el Partido Popular. Tengo aquí el programa electoral del Partido Popular, y la medida 750 dice exactamente: Promoveremos la participación del sector privado en la gestión de los aeropuertos y puertos españoles. Pues bien, es lo que estamos haciendo. En la página 42 de las resoluciones del último congreso nacional del Partido Popular se dice lo siguiente: Para dotar a España de más y mejores infra-

estructuras del transporte se hace necesario más que nunca fomentar la participación privada en la financiación y gestión de las mismas, especialmente a través del sistema concesional. Pues bien, eso es exactamente lo que acaba de proponer el ministro de Fomento. Además tenemos titulares todos los días: Rajoy promete que si gobierna la gestión del aeropuerto de El Prat será privada. Pues algo de eso estamos planteando. Por no hablar de la señora Aguirre, que respondió de una manera absolutamente entusiasta al anuncio del Gobierno de introducir los cambios que hoy hemos conocido en detalle. La señora Aguirre llegó a decir que estaba totalmente de acuerdo con estas medidas y que las apoyaría con entusiasmo, salvo que eso fuera un inconveniente para sus promotores. Como no es un inconveniente para sus promotores, la señora Aguirre lo ha celebrado y nosotros lo constatamos. Solo le pedimos al portavoz del Partido Popular que sea consecuente. Si estamos haciendo lo que hay que hacer, y además coincide con las reivindicaciones del Partido Popular, por favor, súmese a un consenso que interesa al conjunto del país. Convendrá conmigo en que resulta un poquito arriesgado intentar dar lecciones de planificación eficiente en materia aeroportuaria después de lo de Castellón. **(Risas y aplausos.)** Si el modelo de aeropuerto eficiente que el Partido Popular propone es el de gastar 150 millones en un aeropuerto peatonal o construir un aeropuerto para organizar visitas guiadas en autobús, pues qué le voy a decir. No voy a seguir por este camino, señor Ayala, porque lo que quiero es el consenso, pero es que usted pincha y algo tenemos que decirle. **(El señor Ayala Sánchez: Si quiere, le pongo un ejemplo yo también.)** Por tanto, súmense ustedes al consenso. Porque además el modelo funciona y las primeras medidas que se han aplicado ya en el nuevo modelo —las inversiones estratégicas, la solución al embrollo de la navegación aérea, la rebaja de las tarifas, la nueva Ley de Seguridad Operacional, la reestructuración de AENA— están funcionando, se incrementan los tráfico y se anticipa el beneficio de AENA. Sí, señor Ayala, usted dice que en épocas del Partido Popular AENA gana y en épocas del Partido Socialista AENA pierde. La realidad es que en épocas del Partido Socialista AENA invierte y en épocas del Partido Popular AENA invierte menos y por eso tiene que amortizar menos. En realidad, con quien gana el conjunto del sistema es con el Partido Socialista. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

En definitiva, señor ministro, cuente usted con el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista para la determinación en las reformas, la coherencia en los objetivos y también para la transparencia y la búsqueda de acuerdos con que se está acometiendo la reforma del modelo aeroportuario. También merece respaldo el Plan de ahorro y eficiencia energética que nos ha presentado en su comparecencia, por cierto, con un grado de concreción y de cuantificación de resultados que es muy de agradecer, porque si no, señor Ayala, esto es literatura;

concreción y cuantificación de resultados que es de agradecer. Desde luego, no será el Grupo Socialista el que frivolicé con este tipo de medidas, aludiendo un día a las corbatas, a las bombillas, a los límites de velocidad en términos peyorativos, al humo o al apostolado de hoy. De hecho, no hemos necesitado a ningún primo para ser conscientes de que nuestro sistema de transportes está llamado a colaborar de manera proactiva en la rebaja de la factura energética, en la lucha contra el cambio climático y en la consecución de un desarrollo realmente sostenible, porque yo estoy con el señor Beloki en que el desarrollo futuro o es sostenible o no será. Por cierto, los datos en relación con el porcentaje de petróleo que importamos de Libia no son exactos, señor Beloki. Importamos alrededor de un 13 por ciento de ese país y el 36 por ciento al que usted ha aludido está referido al subtotal de África. El 36 por ciento del petróleo que importamos de África es de Libia, pero en el conjunto de la factura petrolífera española Libia solo representa el 13 por ciento, que ya es en todo caso. ¿Por qué le toca a Fomento especialmente este esfuerzo? Porque, como ha dicho el ministro, el 60 por ciento de la factura energética española corresponde a los transportes y a la vivienda. Nosotros somos los que más gastamos y a nosotros nos toca la parte del león en el ahorro, y esto es lo que procura el plan que hoy se nos presenta. De ahí el apoyo determinante a la intermodalidad, la priorización una vez más de los planes para conectar los puertos con el ferrocarril, para impulsar el transporte ferroviario de mercancías, para desarrollar los corredores ferroviarios pendientes, las autopistas del mar, etcétera. Nosotros celebramos como una gran noticia el protocolo de colaboración con la Asociación de Fabricantes de Automóviles y el que se anuncia también para dentro de unos días con la industria petroquímica a fin de que vayan dejando de pensar solo en la carretera para transportar su producción. Ganaremos todos. Y entre las medidas operativas merecen subrayarse la racionalización del consumo lumínico, la implementación de tecnologías eficientes y desde luego el impulso a las energías renovables. Hoy, cuando se habla de energías renovables en el mundo se piensa en España y el Grupo Fomento tiene mucho que aportar para consolidar ese liderazgo. Al Partido Popular también le voy a pedir coherencia en este sentido. No voy a pedirle al señor Rajoy que cambie de primo porque no sería posible ni razonable, pero sí que al menos cambien de asesores en materia ambiental y energética. Podrían comenzar con esos asesores que les han recomendado a ustedes apostar por sembrar España de centrales nucleares unos días antes del desastre de Japón. Yo les despediría, en serio. También despediría a quienes les animaron a descalificar la reducción del límite de velocidad en las autovías por su afán —dijeron ustedes— exclusivamente recaudatorio, cuando se ha demostrado que la imposición de multas se ha reducido en un 50 por ciento aproximadamente. Y puestos a despedir, podían despedir a aquellos responsables autonómicos que se han negado a corresponder la rebaja del 5

por ciento en las tarifas del transporte público que depende del Estado con una rebaja equivalente en los transportes regionales. Especialmente deberían despedir desde luego al consejero madrileño, que, por no saber, no sabe ni de la existencia del metrobús. **(Una señora diputada: ¡Eso es!—Aplausos.)** Son consejos gratis.

También aquí —ya termino— debo solicitar algo de rigor, señor Ayala **(El señor Ayala Sánchez: ¿A mí?)**, porque algunas de las medidas que usted ha criticado hoy como humo vago y apostolado, como pura improvisación, fueron planteadas por el Gobierno del Partido Popular en un documento que tengo delante: Documento de trabajo, estrategia de ahorro y eficiencia energética en España, 27 de junio de 2003. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Ya era hora!)** Intermodalidad, reducción de límites de velocidad, campañas de sensibilización. Y usted se ha reído de algo muy concreto, del hecho de poder compartir el coche, el *car pooling*. Documento del Gobierno del Partido Popular, página 41, 27 de junio de 2003: Existen algunas tentativas para mejorar los índices de ocupación, como las del coche compartido, *car pooling*, que resultan muy interesantes. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Yo no he dicho nada de eso!)** Señor Ayala, lo decían ustedes; no se rían de ustedes mismos porque no es razonable. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Eso no tiene nada que ver!)** Eso sí, plantean lo mismo que ha planteado el ministro, pero todo en clave declarativa, sin una sola cifra, sin un solo plazo, sin una sola cuantificación. Y solo una cita más de este interesante documento para terminar, si me permite. En la página 41 hacen ustedes, el Gobierno del Partido Popular, en el año 2003, un planteamiento como gran contribución a la eficiencia y el ahorro energético en nuestro país. Dice el documento que una de las medidas más efectivas para aumentar el ahorro energético en los entornos urbanos consiste en el fomento de los desplazamientos a pie. Se logra así una rebaja significativa en el uso de combustible. **(Risas.)** Si esto se generaliza y todos nos desplazamos a pie, desde luego el ahorro sería mayúsculo. **(Risas.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Simancas, vaya usted finalizando, por favor.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Ahora bien, tendrán ustedes que aclararnos si la velocidad aplicable a estos desplazamientos será de 120 o de 110 kilómetros por hora. **(Risas.— aplausos.— El señor Ayala Sánchez: ¡Qué bonito y qué respetuoso!)**

Es que ha hablado usted de humo, ha hablado usted de apostolados... En fin, solo quería insistirle en que todas estas medidas son interesantes en sí mismas y todos deberíamos evitar la tentación de frivolar con ellas. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Y qué estás haciendo? Para frívolo tú.— El señor González Serna: Vosotros, vosotros.)** Nos estamos jugando mucho en el sector de transportes, como país, y no debemos frivolar ni un poquito.

Termino, como decía, manifestando la voluntad de llamar a todos los grupos a un gran acuerdo sólido en torno a la reforma estructural en el ámbito de los transportes en nuestro país y específicamente del transporte aéreo, porque es el que hoy nos trae a esta comparecencia. De esta manera estaremos contribuyendo a la consecución de los grandes objetivos del país que, como decía al comienzo de mi intervención, no son otros que el adelantamiento de la salida de la crisis, la generación de puestos de trabajo y el cambio del modelo productivo de nuestro país en términos de eficiencia y de competitividad. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Para responder a todos los grupos parlamentarios tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Quiero agradecer al conjunto de los portavoces las reflexiones que han hecho sobre los dos temas que han sido objeto de mi comparecencia.

Quiero empezar por hacer una precisión. Lamentablemente, siempre tengo que empezar haciendo la precisión al portavoz del Grupo Parlamentario Popular. El BOE publicó mi nombramiento el 7 de abril. Por tanto, no es hoy —hoy es día 6—, es mañana. Sería mañana cuando tomé posesión del cargo. **(El señor Ayala Sánchez: Se hizo público hoy. Se le nombró hoy.)** Lo podemos evaluar cuando quiera. Podemos hacer una comparativa de mis dos años al frente del ministerio con los dos años que usted escoja de cualquier ministro del Gobierno popular en relación con la inversión, con las reformas estructurales y con las cosas que hemos venido haciendo. Escoja los dos años y empezamos a hablar; si quiere, incluso en foro parlamentario.

He empezado la intervención hablando de reformas importantes, de reformas que trascienden una legislatura y que trascienden un Gobierno. Además, señoría, he agradecido que la mayoría de las reformas hayan sido fruto del acuerdo y del entendimiento de esta Cámara; sobre todo, las relativas al sector aéreo. Aunque solo fuera por las reformas estructurales que hemos hecho en el sector aéreo y en el sector portuario, podríamos empezar a valorar el impulso que se ha dado durante estos dos años. Hablo de reformas compartidas; no voy a hablar ya de aquellas reformas en las que en el fondo no hubo nunca discrepancias, aunque matizadamente podríamos no compartir. Por tanto, insisto en que podemos hacer balance. Desde luego, el tiempo juzgará algunas reformas de calado que hemos hecho en el ámbito del transporte. Además, estoy satisfecho de que las hayamos hecho con el concurso de todos; y dentro de todos, tengo que agradecer singularmente el apoyo de Convergència i Unió que estuvo apoyando todas. El resto de los grupos apoyaron casi todas, pero Convergència i Unió estuvo en todas. **(El señor Ayala Sánchez: En todas no. Menos en puertos.)** Efectivamente, menos en la de puertos, es verdad. Me traicionó el subcons-

ciente, pero ya ve que tengo reflejos rápidos y soy consciente de lo que hablamos.

En cuanto al tema de la energía, en primer lugar quiero decir que bajo la dirección del Ministerio de Industria se está impulsando un plan global para afrontar el desafío energético que tenemos como país, partiendo de reflexiones que se hacen en esta Cámara —lo decía el señor Beloki con toda la razón—, donde hay una subcomisión que aporta ideas, que son tenidas en cuenta, y donde incluso nos habría gustado que hubiera un mayor ámbito de consenso. Yo creo que muchas veces el consenso no es posible simplemente por un interés electoral, porque sabiendo que hay que tomar medidas para equilibrar, por ejemplo, nuestro déficit tarifario, no se apoyan simplemente por una cuestión electoral, aunque las causas de las medidas probablemente tengan que ver con las políticas que se aplicaron en su día. Asimismo, creo que es positivo que haya un ambiente de reflexión compartida y saber que un país que es muy dependiente energéticamente tiene que tomar medidas de fondo para equilibrar esta situación. La política energética, señor Ayala, se mide en resultados. Para que usted no diga que todo es humo vamos a hablar de los resultados, y para ello le diré que en el año 1997 la intensidad energética española, es decir, la relación entre energía consumida y la producción de bienes, era similar a la media europea, y durante el periodo de 1997 a 2004 todos los países europeos hicieron esfuerzos de ahorro energético excepto España, que alcanzó un consumo energético de un 10 por ciento superior a la media europea. En conclusión, señoría, durante este periodo de tiempo la intensidad energética en nuestro país se incrementó en cuatro puntos, y desde que nosotros tenemos la responsabilidad de gobernar, la intensidad energética se rebajó en diez puntos. Esta es la diferencia y estos son los datos. Esto no es humo, responde a un planteamiento y a una visión energética en nuestro país. Es verdad, como en todo, que aquí también se demuestra que los principios del Partido Popular son de quita y pon, porque en función de cómo evolucionen las cosas se dice una cosa o se dice la contraria. Yo asistí con mucho interés a la presentación que hizo FAES sobre la energía y sobre el desarrollo de las centrales nucleares en España. Lo hizo un jueves, y a los pocos días el señor Rajoy comparecía en un acto de su partido y decía alguna cosa bien interesante, además de acusarnos a nosotros de tener planteamientos trasnochados. Decía que había que incrementar la energía nuclear en nuestro país, y decía, por cierto, que se tenía que mantener abierta Garoña. Yo le escuché antes de ayer en un medio de comunicación, y donde decía antes que había que mantener abierta Garoña, ahora dice que lo que digan los técnicos; y donde decía que había que incrementar la energía nuclear, ahora se calla. Esto pasó en muy poco tiempo, estamos hablando del último mes, en relación con esa posición tan sólida y de apuesta firme que tenía su partido. La solidez duró el tiempo que los ciudadanos pudieron ver que la energía nuclear, en circunstancias como las que se han sufrido en Japón, volvió

a dar síntomas de que presentaba riesgos que no estaban totalmente controlados y, en consecuencia, aún es pronto para evaluar el impacto de los mismos. Eso no ha cambiado sin embargo la posición del Partido Socialista, que ha venido diciendo que en la medida en que las centrales nucleares concluyeran su vida útil había que acabar con ellas y, a partir de ahí, hacer una apuesta con intensidad por las energías renovables. Por lo tanto, señoría, esa es la reflexión que yo quería introducir con carácter general.

Segunda cuestión con carácter general. El Gobierno tiene un plan de reducción y eficiencia energética y apuesta por la reducción de emisiones a medio y a largo plazo, y tuvo que tomar unas decisiones de carácter urgente. Por tanto, no confundamos las decisiones de carácter urgente con el camino que tenemos que emprender, entre otras cosas, para cumplir los compromisos de Kioto a que nos hemos comprometido como país. Entre las medidas para reducir el consumo energético, medidas a corto plazo derivadas de una situación que se está produciendo en países que suministran petróleo a nuestro país, entre otras se tomó la de rebajar el límite de velocidad a 110 kilómetros por hora. Por cierto, hay una ley que hizo el Partido Popular que contemplaba esto mismo, es verdad que con una diferencia: cuando hubiera problemas de suministro, y nosotros lo que estamos haciendo es prevenir para que no se den esos problemas de suministro en el caso de que la situación en los países de Oriente Medio se pueda complicar. En todo caso, no es el momento de hacer evaluación, porque estas medidas no hace un mes todavía que se implantaron, pero le puedo asegurar que, con carácter general, se respeta el límite de velocidad, han bajado sustancialmente las multas y ha bajado significativamente el consumo. Por lo tanto, son buenos datos: bajó el límite de velocidad y se respeta con carácter general; bajaron sustancialmente las multas, lo cual es un síntoma de que la ciudadanía entiende mejor este tipo de medidas que la política que trata de utilizar las medidas para confrontar la acción del Gobierno con la ciudadanía, y además se consigue el objetivo de bajar significativamente el consumo.

Otra idea que quería comentar —probablemente nos hayamos explicado muy mal— es que una de las medidas que tomamos con carácter general fue rebajar el 5 por ciento el transporte de cercanías, compensar por esa rebaja, y aun compensando con la Comunidad Autónoma de Madrid todavía no hemos llegado a un acuerdo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Sí fue posible el acuerdo con el Gobierno de Cataluña y con el de Asturias, no ha sido posible todavía con el de Madrid. Lo hacíamos, señoría, para tratar de incentivar más el transporte público en las grandes áreas urbanas de nuestro país. Pero no nos limitamos a eso, también hemos bajado un 5 por ciento en media distancia y regionales; lo que no se ha rebajado es la larga distancia y la alta velocidad, pero sí media distancia y regionales. Por tanto, esta es la primera precisión que quería hacer a la

solicitud de información que hizo el portavoz del BNG, que hizo por cierto una reflexión positiva que le agradezco y quería comentarlo.

En segundo lugar, también comentaba los planes que tiene el ministerio para temas concretos y hablaba del tema gallego. Sé de su sensibilidad y tenemos contempladas, dentro del Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías, las conexiones con los puertos. Sabe usted que hemos lanzado los estudios informativos en el puerto exterior de A Coruña y en el puerto de Ferrol, conoce el objetivo de lanzar el acceso de Ferrol una vez que se concluya el proyecto el próximo año 2012, y sabe, además, que hemos buscado una solución para la conexión del resto de los puertos una vez que entre en servicio la alta velocidad. Es una alternativa que ya hemos compartido con el Gobierno de Galicia y que no tengo ningún inconveniente en hacerle llegar, para que vea el diseño integral que queda en el transporte ferroviario de mercancías en la Comunidad Autónoma de Galicia, además de lo ya previsto y contemplado en el Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías y la constitución de tres nudos logísticos en Vigo, A Coruña y Monforte de Lemos. Por cierto, este último consensuado con el alcalde que usted tanto aprecia y yo también.

Con relación a los planes de cercanías y el debate, que tendremos oportunidad de hacer, sobre hasta dónde llega el límite para mantener una línea que transporta viajeros y que es deficitaria. ¿Dónde ponemos el listón, cuando se cubre el 5 por ciento, el 12 por ciento, el 35 por ciento, el 50 por ciento, o tenemos que mantenerlas todas por capricho aunque no vayan apenas viajeros? Me gustaría saberlo. Ya puse algún ejemplo en esta Comisión, pero no lo voy a volver a poner porque luego me llama la gente del territorio y me dicen: ¡Oye, no vuelvas a poner este ejemplo! En conversaciones privadas, los gobiernos de las comunidades autónomas dicen: tienes razón, pero luego se suman a la manifestación. Hay alguna línea que tiene una intensidad de tráfico que mantenemos de no más de siete u ocho viajeros al día. Incluso, cuando observamos quiénes son los viajeros, el 50 por ciento son ferroviarios que —como saben ustedes— no tienen que pagar el billete. ¿Eso es sostenible o no? La reflexión que hacía el señor Beloki es muy oportuna. Los servicios públicos esenciales tenemos que verlos desde el punto de vista de la sostenibilidad, del modelo global, porque si no estamos haciendo trampas y algún día se pueden resentir los servicios públicos esenciales. Si queremos preservar los servicios públicos esenciales, como públicos y como esenciales, tendremos que hacer reflexiones de fondo. Tenemos que ser honestos con ese objetivo, porque si no al final lo que estamos es debilitando ese objetivo. Por eso, me pareció muy oportuna la reflexión del señor Beloki. En todo caso, estoy dispuesto a estudiar con la comunidad autónoma —lo he dicho— un planteamiento de proximidad en las cercanías de Galicia y hablar de ello. Pero debe saber, señoría, que había un acuerdo suscrito entre la Comunidad Autónoma

de Galicia y Renfe por el que participaba precisamente de ese servicio público con un compromiso que, por cierto, en el momento en el que lo suscribieron el presidente Fraga —por el que saben que tengo mucho respeto— y el ministro Álvarez-Cascos parecía que era un gran acuerdo, y llegó este Gobierno y lo ha anulado. Por eso, no sé muy bien si el Gobierno de Galicia de verdad tiene interés en impulsar el transporte de cercanías en los términos de acuerdo, de entendimiento y de participar de un tema donde la competencia esencial la tiene la comunidad autónoma. Por lo tanto, dispuesto a dialogar, sí; dispuesto a acordar, también, pero en los términos en los que le estoy planteando. Con esto, creo que en relación con el tema de energía le doy una respuesta a las cuestiones que usted plantea.

No quería dejar de referirme al tema de seguridad que usted comentó; quedó detallado y lo comparto. En ningún momento estuvo en la intención del ministerio suprimir puntos de luz, sino introducir medidas de mayor eficiencia y de mayor ahorro, muchas reprochables a la propia forma de actuar de la Administración y, por lo tanto, del propio ministerio. Por eso decía que vamos a concentrar los concursos, ya que no tiene sentido que dentro incluso de la misma ciudad para la Red de Carreteras del Estado haya varias empresas suministrando energía eléctrica, porque hace que perdamos en capacidad de ahorro desde el punto de vista de la Administración. Por tanto, vamos a replantearnos también la forma en que la propia Administración contrata los servicios de suministro. He detallado el paquete de medidas; todas están evaluadas, todas están con objetivos y todas están con el horizonte temporal de aplicación. Pueden valorarlas mejor o peor, pero es un programa evaluado y concreto de medidas. Ahí quiero también introducir una cuestión de carácter general. Hay unas medidas de carácter general que se refieren al reequilibrio modal en el horizonte 2011-2020 que suponen un ahorro estimado, porque hay que ver cómo se va produciendo el trasvase de ciudadanos que utilizaban el coche a la utilización de la alta velocidad o a la utilización de las cercanías, una vez que se completen los planes que tenemos en marcha, o cómo va a responder al transporte ferroviario de mercancías. Pero la estimación que hacemos en el periodo de implantación de 2011 a 2020 es de una reducción del gasto energético de 8.600 millones de euros. Los 2.500 millones de euros se refieren a las cien medidas, no a las estructurales, que son las del reequilibrio modal de nuestra red de transporte. Por tanto, estamos hablando en su conjunto de más de 11.000 millones de euros en el horizonte 2011-2020, como está detallado, y estamos hablando de 26 millones de toneladas de CO₂ menos de emisión. Como decía, por supuesto, comparto con usted la reflexión que ha hecho en torno a la seguridad; siempre, en cualquier ámbito del transporte, preservar la seguridad tiene que ser la primera medida, la primera regla, que tenemos que tener siempre presente.

Señor Beloki, comparto sus reflexiones. He de decir que usted hace siempre unas reflexiones de fondo que

tienen mucho interés. Es verdad que luego el día a día nos lleva a tener alguna contradicción, porque no somos igual de objetivos cuando vemos el conjunto que cuando vemos la parte; no somos igual de objetivos, nos pasa a todos y a mí también me pasa. Sin embargo, las reflexiones de fondo las comparto. El gran problema que tiene nuestro país es la sostenibilidad; la sostenibilidad no solo es una cuestión medioambiental, sino que es una cuestión económica, es una cuestión de productividad, es una cuestión que tiene que ver con el transporte, con la energía, con la productividad, con los servicios públicos esenciales, etcétera. En ese sentido, mejor nos hubiera ido si todos de verdad asumiéramos los temas de fondo, porque ya en más de una ocasión me han escuchado decir que hemos confundido —y hablo en plural para que nadie se dé por aludido— los ingresos coyunturales que tuvo nuestra economía como ingresos estructurales, y eso nos llevó a tomar decisiones que probablemente en un ejercicio más racional no hubiéramos tomado. ¿Hubiera sido más eficiente, por ejemplo, haber planificado la mayor parte de la alta velocidad como tráfico mixto? Es la pregunta que dejo encima de la mesa. ¿Hubiera sido más eficiente? La respuesta que yo le doy es que sí, hubiera sido mucho más eficiente. Pero la realidad que tenemos es sobre la que tenemos que operar, y eso dificulta en alguna medida optimizar una buena parte de la inversión que tenemos a medias. Creo que me estoy expresando con muchísima honestidad. Pero ¿por qué pasó eso? Tiene una explicación muy fácil, y es que todo el mundo en todas partes pensó que la alta velocidad iba a resolver los problemas del país, y yo tengo mi propia experiencia —poco fructífera según el señor Ayala— de estos dos años como ministro de Fomento. Me he reunido con todos los presidentes de las comunidades autónomas y con todos los consejeros —con algunos en más de una ocasión—, fueron escasas las veces que me plantearon el transporte ferroviario de mercancías, cuando es un factor determinante en la productividad de nuestro país dado que los costes logísticos son muchas veces superiores a los de personal. Todos me plantearon la necesidad de impulsar el transporte de viajeros a través de la alta velocidad. Incluso en las pocas cosas que había que definir, porque las otras ya están muy avanzadas en su ejecución o avanzadas que imposibilitan la irreversibilidad, cuando les hablábamos del tráfico mixto entendían que ese era un modelo de segunda, pero esta es la verdad. Pues bien, con esos mimbres tenemos que hacer la cesta e intentar que no se descosa, para que tenga fortaleza a futuro, y ese es el objetivo que me planteo con las reformas que estamos llevando a cabo.

Su señoría me hizo una pregunta en relación con un tema en el que también profundizó el portavoz de CiU, el concepto de interés general, y sobre la necesidad de hacer una revisión profunda entrando ya en el modelo aeroportuario. He detallado las reformas que hemos realizado y si releen la comparecencia que hice en su momento, quedan uno o dos temas pendientes. Uno es

hacer un decreto en relación con la cuestión del interés general y definirlo bien, cosa que tengo la voluntad y la determinación de hacer para completar el paquete normativo planteado en mi comparecencia ante el Congreso de los Diputados. Señor Ayala, esto también me sirve para hacerle una precisión, porque voy a entrar en el fondo del tema aeroportuario, y decirle que sí, que la Cámara convalidó un decreto ley. **(El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos.)** Pero en el decreto ley está el modelo y lo que ahora hacemos es desarrollarlo, por tanto sí tuvo una aprobación de la Cámara. **(El señor Ayala Sánchez: Parte.)** A usted le parecerá insuficiente pero la tuvo, o al menos cuando comparecí me refería a eso; hablé del apoyo al modelo que había aprobado esta Cámara. Lo digo simplemente con ánimo de clarificar; a usted le parece insuficiente, pero en todo caso era a lo que yo me refería cuando le respondí —creo que a usted— a una pregunta en la sesión de control.

Voy a entrar en el paquete relativo al sector aéreo, y en este sentido quiero decirle al señor Macías que entiendo su preocupación, que tenemos que trabajar para compartir la resolución final de todo el modelo y que lo quiero hacer con todo los grupos. Lo planteaba también el señor Beloki, que decía que este es un tema que ha de verse en torno a una mesa, con el desarrollo, el calendario, los objetivos y cómo van concretándose las cosas. En cualquier caso, sabe que tengo la máxima voluntad de acordarlo con su grupo parlamentario y de acordarlo con el Gobierno de la Generalitat, como le he transmitido a su presidente. Por tanto, tenemos un tiempo para poder hacer concreciones sobre el modelo.

Un tema de carácter general. No juguemos al gato y al ratón, pongamos las cosas encima de la mesa con transparencia. En el año 2005 AENA todavía aparecía con cuentas positivas porque no se le había imputado la inversión, por ejemplo, en el aeropuerto de Barajas, que fueron 6.000 millones —6.000 millones—, y la mayoría de esa inversión se hizo en época del Gobierno del Partido Popular, como se sabe, porque hizo una inauguración precipitada un año antes de que entrara en servicio. Por tanto, no hagamos trampas, no volvamos al tema de que unos son más austeros que otros. ¿El coste de navegación aérea y la productividad era mayor antes o ahora? ¿Había más pasajeros antes o ahora? ¿Antes teníamos las tasas de navegación aérea más caras de Europa y ahora, cómo las vamos a tener? Luego habló de otras tasas, pero le faltó añadir que las otras tasas que tenemos son las más bajas de Europa. Es curioso, las de navegación aérea que teníamos eran las más altas, como consecuencia de decisiones que ustedes tomaron, y las otras las teníamos más bajas. Y ya saben además que ahora, con la nueva norma que hemos hecho y con las decisiones que hemos tomado, ya no hay tasas uniformes. En este periodo, en este año 2011, también hemos bajado algunas de las tasas, a las que usted se ha referido, en algunos aeropuertos, porque los aeropuertos no pueden ser todos clonados ni tienen que prestar los mismos servicios y para poder ser competitivos tienen que tener

reglas que les permitan competir mejor, y eso es lo que hemos aprobado en la última ley que hicimos en esta Cámara.

Pero voy al tema de fondo. Señor Ayala, le voy a hacer una recomendación de verdad. Sabe que tengo mucho respeto por el Partido Popular, por su persona, pero le voy a decir lo que dijo el Tribunal de Cuentas sobre las privatizaciones que puso en marcha el Partido Popular —si quiere se las leo, las tengo aquí—, cuando dice que hubo desviaciones sobre el cumplimiento de los criterios de objetividad y transparencia. Es el informe del Tribunal de Cuentas, no es una apreciación subjetiva del ministro de Fomento. Dejémoslo ahí, para no entrar en el porqué, en cómo, en el procedimiento y en la rapidez en la adquisición. Solo le voy a decir una cosa: ese no es el modelo que voy a seguir, porque quiero hacer un modelo donde prime el interés general, donde prime la transparencia y donde se hagan las cosas bien. **(Aplausos.)** Esto es lo que voy a hacer.

No voy a entrar en todas las reformas estructurales que tuvimos que hacer con el acuerdo —insisto, acuerdo, que reconozco y agradezco, de la inmensa mayoría de los grupos de la Cámara— para que hoy nos posicionen mejor. Me puede acusar de lo que quiera, pero los datos son los datos. He anunciado que en esta semana se van a conocer de nuevo, en ese ejercicio de transparencia, los datos aeropuerto a aeropuerto y veremos cómo va evolucionando cada aeropuerto. He dado las previsiones. No sabe qué alegría tengo en estos momentos de que hayamos fallado en los Presupuestos Generales del Estado sobre la previsión de AENA, porque demuestra que las reformas que estamos haciendo están dando sus frutos y que, por lo tanto, podremos mejorar el resultado de AENA en este año más allá de lo que decían las previsiones iniciales. Forma parte del trabajo diario que hacemos y desde luego vamos a intensificar ese trabajo para poder acelerar la entrada en beneficios para 2012. Vamos a acelerarla; los costes de navegación aérea han bajado en 350 millones de euros. Este es un dato objetivo; por tanto, estamos mejorando y hay un ámbito para seguir mejorando todavía más. No creo que le moleste a ningún grupo que podamos plantear los datos tal y como son, con una transparencia absoluta. Esta semana les remitiremos lo que ha ocurrido en el año 2010 en cada aeropuerto. Además, señoría, mejoramos los datos en un momento de crisis económica importante; no en un momento de expansión de nuestra economía sino en un momento de crisis. La conclusión es que tengo que felicitar al equipo directivo de AENA por su gestión. Me encuentro muy orgulloso de que esta sea la evolución y vamos a seguir en esa dirección.

El modelo responde también a buscar más eficiencia. Por cierto, en otros ámbitos del ministerio también ocurre. Veo en la sala al presidente de Ineco; también podemos hablar de cómo han evolucionado la cuenta de resultados o la expansión internacional de esta empresa, que miraba mucho hacia el ombligo y poco hacia fuera, donde tenemos una expansión extraordinaria en un

momento donde el trabajo aquí es menor. Aun habiendo aquí menos trabajo, vamos a tener una cuenta de resultados mejor simplemente porque hubo una política internacional que nos ha permitido mejorar también la eficiencia de otra empresa del ministerio. He hecho este comentario porque veo ahí al presidente y quería reconocerlo aquí.

El modelo es esencialmente el mismo que el que proyectamos hace un año porque se asienta sobre las mismas premisas fundamentales, es decir, sobre la separación de la navegación aérea de la gestión aeroportuaria, sobre la entrada de capital privado para ganar competitividad en determinados ámbitos de gestión, sobre la gestión individualizada de aeropuertos singulares para mejorar la capacidad de respuesta a necesidades específicas y sobre otra premisa. Cuando veo una declaración —tengo que decirlo—, como la que en el foro del Congreso de la empresa familiar del 27 de octubre de 2010 hizo el presidente de su partido, el señor Rajoy, quien dijo que teníamos que desarrollar una agresiva —palabra textual— agenda liberalizadora en el transporte ferroviario, en los puertos y en los aeropuertos, no sé lo que significa una agresiva agenda liberalizadora. Me gustaría que me lo explicara, sería muy ilustrativo, para saber si hablamos el mismo lenguaje. Lo digo porque la reforma plantea la necesidad de la titularidad pública. Garantiza la titularidad pública y el reforzamiento de la sostenibilidad económica del conjunto de la red. Por lo tanto, no nos hemos movido ni un ápice. No hay indefinición ni hay deseo de hacer caja, no hay deseo de malvender. Hemos fijado el nuevo esquema y los pasos esenciales que tenemos que dar a partir de ahora y nos estamos dotando de los instrumentos de asesoramiento y consultoría adecuados para llevar a cabo ese tipo de procesos. Esos informes serán públicos, ustedes los conocerán y nos servirán a todos para configurar una opinión sobre las decisiones que tendremos que ir adoptando, porque, reitero, no tenemos prisa, no se trata de hacer caja, nuestra prioridad es maximizar el interés general. Por eso los porcentajes tanto de AENA, S.A. como de las concesiones que pongamos en el mercado y los ritmos de colocación serán aquellos que garanticen el máximo valor para la empresa, con el fin de ganar en competitividad para sostener la red, y AENA debe ganar, además, en competitividad para consolidar su liderazgo internacional y asegurar la sostenibilidad económica de la red.

Me planteaba el señor Beloki una reflexión, y lamento de verdad que me expresara mal en mi comparecencia. Nosotros vamos a empezar por las concesiones, quiero decir con ello que precisamente para garantizar el acuerdo que hemos suscrito con los trabajadores, que es una parte importante del activo que tiene AENA (por cierto, el acuerdo que alcanzamos está bien valorado en el sector privado porque dicen que les va a garantizar una estabilidad a futuro, es decir, hasta el año 2018, que le da valor a la concesión; no limita el juego, como plantean algunos, le da valor, porque además de garan-

tizar la estabilidad y el empleo a los trabajadores también garantiza la paz social a quien tenga la mayoría en esa concesión), para garantizar eso, lo primero que se hace es una sociedad filial cien por cien pública y a ella se destinan los trabajadores de cada aeropuerto con el convenio que tienen ahora, y es en ese momento cuando se saca al mercado el porcentaje que estimemos de esa concesión pero siempre garantizando la gestión al sector privado, la mayoría la tendrá el sector privado. Por tanto, ya le digo que el sector privado lo que quiere de salida es el control de la gestión pero el diseño que hemos hecho es mucho más apetecible para el sector privado, que probablemente, teniendo menos peso en el conjunto de la concesión, consigue el objetivo de la gestión, es decir, no tiene por qué tener el cien por cien, puede tener el 51, pero tiene la gestión. Eso, además, nos permite que AENA pueda seguir presente y eso es un elemento para la proyección de AENA Internacional. ¿Cómo se va a determinar el porcentaje que saquemos a concesión? A partir de la valoración que se va a hacer por parte de las empresas que han resultado adjudicatarias para hacer ese trabajo, como he definido con anterioridad. Eso es lo relativo a las concesiones.

En lo relativo a AENA S.A., vendrá determinado si lo que hacemos inicialmente es buscar un socio inversor institucional o si, por el contrario, sacamos a Bolsa una parte, y eso también va a venir determinado por la valoración que haga la consultoría que tiene ahora mismo el encargo de hacer esas valoraciones. ¿Por qué no le decimos ya la fórmula —y esto me sirve también para la reflexión del señor Ayala—? Porque la fórmula que salga finalmente tiene que ser la que más convenga al interés general, es decir, para maximizar todo lo posible AENA y su valor. Por eso no tenemos prisa, no tenemos prisa. Queremos hacer las cosas bien, que respondan al interés general. Mantenemos todo el espíritu de cooperación, de hablar para desarrollar el modelo en relación con los comités aeroportuarios, en relación con posibles sociedades filiales futuras, en relación, en definitiva, con la participación de las comunidades autónomas donde haya aeropuertos que sean gestionados por el régimen concesional. Eso es, en síntesis, el modelo, y estamos desde luego, señor Beloki y todas sus señorías, dispuestos a seguir avanzando y desarrollando el modelo a partir de las premisas y de los objetivos generales que hemos establecido.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere plantear alguna pregunta? (**Pausa.**) Señor Jorquera, durante tres minutos de tiempo, por favor.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Le pediría ver si es posible llegar a los cinco, porque más que preguntas concretas quiero hacer una matización.

En primer lugar, quiero agradecer al ministro el tono de su respuesta y hacer una aclaración con respecto a algo manifestado por el señor Simancas. El BNG no apoyó el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. De

hecho, cuando se debatió y votó la convalidación del Real Decreto-ley 13/2010 manifestamos nuestra oposición y votamos en contra. Otra cosa es que considerásemos, una vez aprobado el modelo con el que nosotros discrepamos, que la moción aprobada el 8 de febrero introducía mejoras en lo que respecta a la participación autonómica, que aún así —y así lo manifestamos en Pleno— considerábamos insuficientes, pero era importante consolidar esas mejoras en lo que respecta a la participación de las comunidades autónomas. No estamos de acuerdo con el modelo porque consideramos que partir de la base de que la gestión privada asegura mayor eficiencia y competitividad es uno de los tótems de la era actual. Y dado que se ha debatido sobre nucleares, pongo un ejemplo: Imagínense ustedes, señorías, qué pasaría si Tepco, la empresa que gestiona la central nuclear de Fukushima, fuese pública, con esa gestión absolutamente deficiente del accidente nuclear, con la falta de transparencia y de claridad en la información, con el espectáculo de un gobierno como el japonés atado por la gestión de un problema de primera magnitud, que depende de una empresa privada. Quiero decirle al señor Ayala —aunque se haya ausentado—, dado que se ha mencionado el asunto de las nucleares, que no es comparable esto con un accidente aéreo. No hay riesgo cero en ninguna forma de transporte ni en ninguna forma de generación de energía, pero la gran diferencia es que al no existir riesgo cero, en caso de accidente, las consecuencias catastróficas e incluso hecatómbicas no son en absoluto comparables.

Con respecto a algunas de las cuestiones planteadas por el ministro, sé que también se rebajaron las tarifas de media distancia. Simplemente puse como ejemplo de cierta sensación de improvisación en los momentos iniciales de las medidas anunciadas, el hecho de que el Gobierno respondiera al BNG el día 7 de febrero, respuesta que fue publicada el 7 de marzo, justificando el incremento de tarifas en los servicios ferroviarios entre Coruña y Vigo, cuando el 4 de marzo el Gobierno aprobaba una rebaja de tarifas de cercanías y de media distancia. Cuando el BNG presentó esta pregunta ya estaban subiendo de manera significativa los precios del petróleo, por mucho que no se hubiese agudizado por el conflicto de Libia.

En cuanto a otra de las cuestiones planteadas, debo manifestar que nosotros estamos totalmente de acuerdo en que hay que hacer una gestión muy racional del gasto público y que hay que asegurar siempre la eficiencia, pero en determinados servicios es imprescindible, en primer lugar, modernizarlos y hacerlos competitivos para que puedan ser rentables económicamente. Permítame en ese sentido, señor ministro, que le ponga un ejemplo. Rentabilidad económica de los servicios ferroviarios entre Coruña y Ferrol. Son dos ciudades que distan por mar 10 kilómetros; son dos ciudades que articulan un área con una población de 600.000 habitantes; son dos ciudades que por autopista, incluso a menos de 110, se tarda en llegar de una a la otra menos de media hora; por

tren, en los servicios con paradas, hora y media, el mismo tiempo de viaje que en AVE entre Madrid y Valencia. Si se quiere que se usen, es imprescindible que los servicios sean realmente modernos y competitivos. En ese sentido, me gustaría hacer una precisión. Es discutible lo que usted ha dicho de las competencias autonómicas en la materia. Con el Estatuto de Autonomía de Galicia en la mano, efectivamente la Xunta de Galicia tiene habilitación competencial en esta materia, pero lo que no tiene es la competencia efectiva, porque para eso sería imprescindible previamente hacer el traspaso de la gestión de ese servicio, que es un mecanismo como el que en su momento se hizo en Euskadi y como el que se acaba de hacer en Cataluña. Dicho esto, también quiero precisar que comparto plenamente la observación que ha hecho respecto a la Xunta de Galicia, que tiene que tener voluntad de corresponsabilizarse por lo menos en esta materia, reclamando el traspaso de este servicio o contribuyendo al mantenimiento del mismo, cosa que no está haciendo.

Hay otras cuestiones en las que a la hora de responder ha sido poco exhaustivo, aunque comprendo que no es el marco, porque estamos en una comisión en la que se está hablando de dos cuestiones de índole genérica, como es el modelo de gestión aeroportuaria y el Plan de ahorro y eficiencia energética de su Gobierno, cuyas líneas generales —insisto— compartimos. Por tanto, aprovecharé otros marcos para hablar en más profundidad de los servicios ferroviarios en Galicia, del transporte de mercancías por ferrocarril en Galicia, de los servicios de cercanías, etcétera. Y un apunte más. No me ha aclarado cómo se van a gestionar los aeropuertos gallegos y cuáles son los planes de su ministerio al respecto. Me gustaría hacer también una serie de consideraciones respecto a la reducción a 110 kilómetros por hora de la velocidad máxima en autopistas y autovías, pero me excedería de tiempo, aparte de que no es responsabilidad del Ministerio de Fomento. Por tanto, escucharé con mucha atención su respuesta.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Beloki, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA:** Señor ministro, le agradezco que no solo haya dicho que está de acuerdo en el tema de la sostenibilidad, sino que le haya puesto un calificativo, que para mí es casi un sustantivo, el de económica, porque es muy fácil hablar de sostenibilidad medioambiental y hasta es excesivamente cómodo hablar de sostenibilidad social, pero todos sabemos que no hay sostenibilidad social si no hay sostenibilidad económica y que el núcleo duro está en la sostenibilidad económica. Usted ha insistido en ello y creo que hay que empezar a llamar a las cosas por su nombre. Luego podrá haber diferencias en que uno aplique unas ciertas reglas sociales más o menos amplias, más o menos extensas, pero lo primero es lo primero y lo sustancial. Sostenibilidad

económica, porque estamos en un sistema en el que la planificación, junto con la ejecución y con la gestión, todo ello metido en un sistema de transporte global, no es sostenible; desde nuestro punto de vista, tal cual está hoy no es sostenible. A este respecto, en más de una ocasión he hecho referencia —en alguna ocasión creo que usted también— a que no veo ánimo en ninguno de los dos grupos mayoritarios —y bien que lo lamento— para echar a andar una subcomisión sobre el tema de la financiación del sistema de transporte en su globalidad. Hablar de que el núcleo duro es la sostenibilidad económica significa que los sistemas de financiación con los que veníamos funcionando no dan para lo que queremos hacer —en resumen, eso es lo que significa— y que hay que buscar un nuevo sistema de financiación. Con pequeños emplastos ese mal no se cura. Esa es la opinión de mi grupo y es por lo que no sé si por última vez voy a apelar a cualquiera de los dos grupos por si se animan a que, en lo que resta de legislatura, entremos a analizar a fondo, a través de una subcomisión o con el sistema que fuera, la financiación estable del sistema de transporte en su globalidad, porque ahí está el núcleo duro del problema.

En segundo lugar, no voy a insistir en el tema preciso sobre el que le he preguntado, el de las sociedades filiales. Necesita un cursillo sobre ese tema, señor ministro, porque con sus explicaciones tampoco se me ha aclarado la mente del todo. No voy a insistir en este tema, tiempo habrá en algún otro contexto para que usted me aclare, en definitiva, cómo va a jugar eso en el futuro.

En tercer lugar, quiero perder el tiempo justo mirando atrás, incluso a mi propio pasado. Respecto al pasado del ministerio y de AENA, he emitido aquí opiniones que están claras, pero incluso por lo que se refiere a mi pasado y a mis decisiones quiero perder el tiempo justo, pues creo que ese tiempo solo sirve ya para que nos convirtamos, como dice la Biblia, en hombres de sal, que no vale para nada. Sinceramente —con esto termino—, creo que lo que hace falta es una profunda agenda transformadora. Se ha entrado en una serie de reformas y yo creo que hay que ahondar en el sistema de reformas, no de un día para otro ni en una semana, pero la agenda reformadora tiene que intensificarse todavía más y alcanzar cosas sobre las que aún parece que existe mucho temor. No sé si existe temor o si no existe suficiente conciencia, al menos hasta donde mi grupo piensa que deben transformarse algunas cosas, mucho más a fondo.

Termino haciendo una apelación. Una de las cosas que más pena me da de los recientes anuncios del presidente del Gobierno de que no se va a presentar a las próximas elecciones es que la sociedad, incluso algunos de sus compañeros, entienda que no se presenta porque ha hecho muchas reformas. Me gustaría que fuera por lo contrario si no se presenta y que el siguiente no venga a decir que las reformas desgastan tanto que no valen la pena. La conclusión que hay que sacar es la contraria y

en el ambiente actual da la impresión de que si uno se lanza a las reformas pierde el poder político y, claro, estamos en vísperas electorales. Pues la opinión de mi grupo es la contraria, señor presidente y señor ministro.

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

El señor **MACIAS I ARAU:** Aprovechando este nuevo turno, me gustaría hacer una reflexión de calado. El señor ministro se ha ofrecido a negociar con el Gobierno catalán y con el Grupo de Convergència i Unió el desarrollo del modelo. Bueno, pues hay que negociar y punto. Le tomo la palabra y vamos a hacer todo lo posible para llegar a una negociación, pero ya que está usted aquí y los miembros de su equipo, lo que yo he llamado séquito, traducción de una palabra catalana muy bonita —seguici—, una palabra muy planiana, de Josep Pla, que espero que nadie la tome con ningún sentido peyorativo, sino como algo que tiene valor, quisiera hacer una reflexión. Señor ministro, en relación con una de las partes de su intervención, relativa al sector aeroportuario, ha dicho que para el tema turístico los aeropuertos son muy importantes y tiene toda la razón. Por ejemplo, para Canarias, para Baleares, para Alicante, para Málaga, en parte para Girona, para Barcelona o para la propia ciudad de Madrid es muy importante el sector turístico y parece que además funciona. Es un gran sector, tenemos suerte y debemos trabajar para que continúe siendo así, pero la reclamación de la sociedad catalana y por tanto de las instituciones catalanas y de los países catalanes, al menos desde Convergència i Unió, no es solamente a efectos turísticos, sino también a efectos estratégicos. Como el señor ministro conoce muy bien, Barcelona capital, Cataluña, tiene la vocación de luchar en primera división de las grandes ciudades mundiales. Esta es una vocación innata que usted puede oír de boca del actual alcalde de Barcelona, que es de su partido, y que yo podría suscribir plenamente, es decir, nosotros necesitamos, por ejemplo, para consolidar ciertas actividades punteras, ciertos salones donde Barcelona es líder mundial, por ejemplo en la feria de móviles, ciertas empresas de nuevas tecnologías que se pueden implantar o no en Barcelona, algo tan simple como que los directivos que están en cualquier parte del mundo puedan viajar directamente a Barcelona. Sabe usted que este requerimiento no es un capricho ni que queramos pasar o no por Frankfurt, por París o por Madrid, sino que simplemente se trata, en relación con una vocación productiva que además es buena para Barcelona, para Cataluña y para el conjunto del Estado, de disponer de un instrumento de primer nivel, como es la capacidad de tener vuelos con todas las grandes ciudades del mundo. Esto no ha sido posible por una serie de motivos que no hay tiempo de relatar. Básicamente, como el ex diputado socialista don Germà Bel ha des-

crita con mucha precisión, no ha habido una capacidad de gestión autónoma e individualizada del aeropuerto de El Prat en relación con el conjunto de intereses de AENA que en determinados momentos han ido por otra parte, lo que es relativamente comprensible. Por tanto, para ser capaces de responder a las necesidades de desarrollo, de creación de riqueza y de difusión del bienestar social es para lo que se requiere la gestión individualizada. No es un capricho, es algo bueno para el conjunto del país. Esta es la petición y la voluntad de la sociedad civil catalana. Repito que en las instituciones la mayoría de los partidos políticos catalanes o que operan en Cataluña hemos consensuado una posición común en este sentido. Desde esta visión, en los avances que usted vaya ejecutando para facilitar las cosas y ser más eficiente —me refiero al modelo, la evaluación de este modelo y la comprensión de la evaluación del modelo—, pediría que no se situara al conjunto de instituciones catalanas en un rol anecdótico. Esto ni sería comprendido ni sería bueno. Por tanto, esta negociación que usted ofrece —negociación que hay que acometer con rigor, con ganas y creando el organismo que negocie— tienen que afrontarla con esta voluntad por parte del ministerio, suya y de su equipo.

He intentado aprovechar estos cinco minutos que nos da el señor presidente de la Comisión para hacer esta reflexión. Es muy importante. Tenemos un marco que es el que es, pero este esquema de dos por dos sociedades filiales puede ser útil siempre que una de ellas sea sustantiva y resolutive y no simplemente accesorio. La clave está en esta cuestión. Simplemente me limito a formular esta reflexión que puede ser de utilidad. Lo que estoy diciendo para Barcelona evidentemente es útil también para Madrid y quizá también para otras partes. Se ha hablado aquí de los aeropuertos de Galicia, y yo he defendido públicamente que sería bueno que hubiera vuelos directos entre Galicia y América; espero que algún día me aplaudan por esto. **(Risas.)** En cualquier caso, también sería bueno que este modelo tuviera una posibilidad para que el resto de comunidades —o, en su caso, autoridades locales— pudieran participar; por ejemplo, el caso canario, vasco, etcétera. Por tanto, la reflexión que les formulo tiene valor estratégico desde el punto de vista de las aspiraciones de Barcelona ciudad y de Cataluña, pero es una reflexión estratégica al uso teniendo en cuenta que un aeropuerto o un conjunto de aeropuertos es uno de los instrumentos más eficaces para el desarrollo en la sociedad global que tenemos, en la que todos queremos cambiar de modelo y captar nuevas y eficaces inversiones. Repito que la reflexión puede ser de alcance y absolutamente positiva para todos; desde luego, también para usted y para su país.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Ayala por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Trataré de ser muy breve. Desde el Grupo Parlamentario Popular queremos

hacerle algunas precisiones. Cuando usted planteó el modelo aeroportuario en enero del año 2010 habló de separar navegación aérea y gestión aeroportuaria. Estuvimos de acuerdo cuando se defendía que la navegación aérea tendría siempre una gestión pública y que iríamos a un proceso de gestión privada en cuanto a los aeropuertos españoles. Eso se ha roto, señor Blanco, porque usted —como ha anunciado esta mañana— está en proceso de liberalizar parte de la navegación aérea. Nos sorprendió y nos sigue sorprendiendo, porque no era lo que habíamos acordado ni apoyado. Usted ha hablado hoy de red aeroportuaria y de AENA pública. Estamos de acuerdo, siempre lo hemos dicho, siempre lo hemos defendido, y no habrá oído usted de nosotros una sola palabra ni un solo comentario en contra. Lo que nos sorprende, señor Blanco, son los cambios de la fórmula; lo que nos sorprende es ese proceso que se ha dado a lo largo de este año, en el que se ha cambiado sustancialmente esa fórmula. El modelo, señor Blanco, con todo mi respeto, no era el del real decreto-ley de marzo del año pasado; era una parte pequeña de lo que es el modelo aeroportuario en su totalidad. Por tanto, nosotros estamos en la misma posición que cuando manifestamos nuestro modelo en enero de 2010. Señor Blanco, yo mantengo que es imprescindible saber cuál va a ser la rentabilidad para los inversores, a los cuales se les pretende enajenar de una manera u otra el 49 por ciento, y para eso es imprescindible que sepamos cuál es la valoración. Afortunadamente usted no ha hablado hoy de algunas cifras que se han estado barajando en otra época, pero evidentemente estamos ante la empresa de gestión aeroportuaria más importante del mundo y es fundamental que sepamos cuáles son los parámetros en los que nos desenvolvemos, porque le aseguro que nadie, bien sea en Bolsa, bien sean inversores institucionales o sea quien sea, va a venir a poner un euro sin saber cuál es la rentabilidad. Eso no lo podemos saber hasta que no se valore, y esa valoración ni siquiera se ha contratado aún. Si eso no se hace así, el precio será bajo, por lo tanto estaremos vendiendo a precio de saldo. ¿Va usted a hacer públicos los informes? Nos parece magnífico. De la misma manera que nos parece magnífico que AENA se haya equivocado en sus previsiones en el ejercicio de 2011; sinceramente, nos parece muy bien. Ahora bien, señor Blanco, no confundamos el hecho de que los resultados de AENA han tenido pérdidas como consecuencia de mayores inversiones que antes no se estaban haciendo. En los ejercicios 2005, 2006, 2007, 2009, 2010 y por supuesto 2011 las inversiones anuales de AENA son inferiores a las de los ejercicios 2002, 2003 e incluso 2004.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Hay que amortizar.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Claro, pero que no se diga que el Partido Popular no invertía o que solamente han sido ustedes los que han invertido.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Invertir con palabras.

EL señor **AYALA SÁNCHEZ**: Es curioso que el portavoz de su grupo se olvide de cuando el Partido Socialista decía que habíamos hecho inversiones exageradas en la T-4. Claro, en esa época, señor Simancas, usted estaba entretenido con el tamayazo y no sabía qué es lo que estábamos haciendo en estas cuestiones. **(Rumores.—Un señor diputado: Por favor, por favor. ¡Qué vergüenza!—Varios señores diputados: ¡Bueno, bueno!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por favor.

EL señor **AYALA SÁNCHEZ**: Claro, es que se habla con demasiada ligereza cuando hay que saber qué es lo que se dice.

Señor ministro, a nosotros nos parece muy bien que aquí se empleen proyectos que el Partido Popular tenía en el año 2003. **(Rumores.—Un señor diputado: Muy flojo, muy flojo.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor.

Señor Ayala, vaya concluyendo.

EL señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, voy a terminar. Le agradezco mucho que los haya incorporado y que usted me los saque aquí, aunque, claro, ocho años más tarde. Señor Simancas —se lo digo a usted y se lo digo al señor ministro—, yo creo que es mejor medida decir que hay que propiciar que se vaya a pie que no la idea de los aeropuertos verdes, como el de Lanzarote, en el que ustedes han propuesto que los pasajeros vayan en bicicleta con la maleta a la espalda. **(Un señor diputado: Andando, andando.)** Me parece que es bastante mejor ir a pie. Señor Blanco, es evidente que cuando nos referimos a lo que usted defiende y a sus planteamientos no utilizamos titulares de periódicos, vamos a las declaraciones o a lo que consta en los «Diarios de Sesiones» como palabras de cada uno. Es bastante peligroso venir aquí a hablar de titulares de periódicos, porque se queda uno con el riesgo de no saber de lo que se está hablando. De la misma manera nosotros podemos presumir de familiares; hay quien de hijos, hijas y hermanos, y más aún en este momento, parece que se tiene que callar, no sacar aquí relaciones familiares que precisamente dan rigor desde el punto de vista científico.

Por último, señor Blanco —con esto termino—, yo he sido el que ha recordado que estábamos culminando su segundo año de gestión en el Ministerio de Fomento. Usted ha dicho que lo comparemos con cualquiera, incluso en la última sesión de control usted dijo que era el líder de todas las actuaciones en el Ministerio de Fomento y que le podíamos comparar con cualquiera. Lo dijo usted en la última sesión y lo ha dicho esta mañana también: Compáreme usted con cualquiera que

quiera en los dos años de ejercicio. Señor Blanco, sí hay un liderato; el liderato es frustrar las legítimas esperanzas y aspiraciones de españoles que pensaban que se iban a cumplir los plazos y que iban a disponer de infraestructuras pero ven cómo se incumplen dichos plazos y se abandonan las obras. Señor Blanco, reflexione y véase que esa es la situación en la que ahora mismo podríamos hacer balance de estos dos años de gestión. **(Rumores.)**

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Quiero aprovechar la efeméride de la que hablaba el señor Ayala para, en nombre y representación del Grupo Socialista, el grupo mayoritario de esta Cámara, reconocer y agradecer al conjunto de los grupos parlamentarios de esta Comisión el clima y la actitud general de diálogo y de consenso constructivo para sacar adelante iniciativas que importan al país. Ha hablado antes de la Ley de puertos; podía hablar de la Ley de seguridad operacional en el transporte aéreo, podía hablar de muchas otras iniciativas, la mayoría de ellas además con el concurso del Partido Popular. Lo he dicho antes y lo reitero, aspiramos a que en los dos asuntos tratados hoy, las reformas estructurales en el transporte aéreo y las medidas para el ahorro y la eficiencia energética, el Partido Popular se sume también al consenso general que subyace en las intervenciones de los portavoces de la mayoría de los grupos de esta Comisión.

Señor Ayala, da la sensación de que a veces tienen ustedes la piel muy fina, según en qué momentos y teniendo en cuenta la magnitud de las descalificaciones que a veces vierten ustedes. Cuando se hizo público el Plan de eficiencia y ahorro energético —hoy nos ha pormenorizado el ministro lo que corresponde a su departamento—, su partido salió en tromba, con un tono descalificador extraordinariamente grave. Su secretaria general —que no se caracteriza precisamente por la sutileza— desgranó una serie de adjetivos descalificadores que desde luego merecen respuesta. Usted hoy mismo ha hablado de humo, de improvisación y de frivolidades, por eso creo que merece la pena que desde el Grupo Socialista también se haga una valoración justa, rigurosa y pormenorizada de algunos de sus planteamientos. Sé que no le ha gustado especialmente el que alude a su apuesta por el transporte a pie para ahorrar energía, pero no es algo anecdótico ni de hace ocho años, créame. Tengo aquí delante la página 54 del Plan de acción para la energía sostenible, PAES —no confundir con FAES— **(Risas.)** de la Región de Murcia, de su propia región, que lo acaba de firmar su presidente con los ayuntamientos de su región. **(El señor Ayala Sánchez: Sí, sí, he dicho que sí.)** Epígrafe a señalar, Transporte a pie: La planificación territorial debería reservar el espacio necesario para la infraestructura del transporte

a pie y asegurar que los servicios locales se encuentran a una distancia razonable para ir caminando desde las áreas residenciales y así ahorrar combustible. Esta es la medida que ustedes plantean en términos estratégicos. Pero dicen más en este documento, señalan: El transporte a pie puede resultar una alternativa más atractiva si la utilización del coche se hace más difícil o cara. Los modos de desincentivarlo incluyen la política del pago por circular; haciendo pagar a los conductores un peaje para circular por el centro de la ciudad; se les imputa parte de los costes sociales de la conducción urbana, convirtiendo así la utilización del coche en una opción menos atractiva. ¡Toma liberalidad! ¡Toma liberalismo! **(Risas.)** Los peajes pueden ser un instrumento efectivo para reducir el tráfico y aumentar el transporte a pie. No es una anécdota extemporánea, es una parte sustancial y estratégica de la propuesta del Partido Popular para ahorrar energía. ¿Cómo se ahorra energía según el Partido Popular? Caminando y poniendo peajes para la entrada de los coches en las ciudades Y yo les digo: si esta es su alternativa estratégica para ahorrar energía, por favor, ahórrennos las descalificaciones y los tonos peyorativos sobre un trabajo serio, pormenorizado y riguroso como el que hoy ha hecho el ministro de Fomento. **(Aplausos.)**

En relación con el tamayazo, solo quiero decir una cosa: encantado de escucharle, y encantado de escucharle más, si cabe, porque ocho años después estoy absolutamente convencido de que sobre Tamayo y el tamayazo saben ustedes mucho más que yo. **(Aplausos.— Una señora diputada: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE:** Para concluir la Comisión damos la palabra al ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías, señor Jorquera, en relación con los aeropuertos gallegos la determinación del Ministerio de Fomento es hacer una inversión sin precedentes para inaugurar después del verano una gran terminal en Santiago de Compostela, que va a permitir que redoble sus esfuerzos como aeropuerto internacional —que lo es— y que es una inversión que estoy seguro que va a producir importantes beneficios al conjunto de la sociedad gallega. Lo mismo estamos haciendo en Vigo y en A Coruña, como sabe usted. Es verdad que en A Coruña tenemos alguna ambición más, porque queremos que Galicia tenga las mejores dotaciones e infraestructuras aeroportuarias, que se complementen entre sí y que además puedan entrar en positivo en la cuenta de resultados, que es entre otras cosas para lo que hemos liberalizado las torres de control. Aunque ustedes no estén de acuerdo con eso, va a suponer un menor coste que va a repercutir en la cuenta de resultados de AENA, de los aeropuertos, así como en la posibilidad de ser más competitivos. Cuando uno habla de competitividad, de infraestructuras y de modernizarlas —teniendo presente siempre la reflexión del señor Beloki— hay que hablar en términos

de cuenta de resultados, de competitividad porque, si no, da igual, señoría. La gestión autónoma individualizada a la que se refería el señor Macias tiene un objetivo fundamental, que sea un instrumento al servicio de la competitividad. Puede haber una compañía que determine que entre Galicia y Argentina haya una línea directa, pero si no hay mercado ¿qué pretende, que se subvencione, que se declare servicio público? Es decir, eso va a venir determinado por el mercado. Eso no lo determina simplemente la voluntad de querer, lo determina el mercado. Muchas veces, cuando hablamos de temas que tienen que ver con el desarrollo de la alta velocidad, debemos saber que en el futuro el mercado va a determinar los operadores —una vez que se produzca la liberalización— que van a estar o no; va a determinar las frecuencias que va a haber y que no va a haber. Además, como saben, por normativa comunitaria en la alta velocidad no puede haber aportaciones públicas para desarrollarse y competir. Insisto en que tenemos que tener prudencia y moderación. Como decía antes, a veces puede ser compatible una gestión autonómica y una mayor eficiencia y competitividad, pero no tiene por qué ser así. Por eso, me gusta hablar en el lenguaje del señor Macias que es buscar una gestión autónoma, individualizada, competitiva, al servicio de la productividad y de la economía, que es para lo que se hacen las infraestructuras del transporte; y en algunos casos, en servicios esenciales, hay que prestar un servicio público. Por tanto, esa es la reflexión que quiero hacerle en relación con los aeropuertos gallegos. No tengo ninguna previsión; las previsiones de la ley se pueden desarrollar según más convenga al interés general de esos aeropuertos, a su eficiencia, a su competitividad y a que presten un mejor servicio al territorio. Esta es la reflexión que le puedo hacer con relación a ese tema.

No podía estar más de acuerdo, no hay sostenibilidad social si no hay una sostenibilidad económica. Por eso en este tiempo proliferan las posiciones más populistas, que no responden a las necesidades del país. Si no hay sostenibilidad económica, no podremos seguir avanzando en el desarrollo social de nuestro país y en mantener las conquistas sociales. Las reformas que estamos haciendo responden a ese objetivo, por cierto una buena parte de ellas compartidas con su grupo parlamentario. Me alegra, no sabe cuánto me alegra, escucharle decir que lo que está haciendo el presidente del Gobierno es lo que hay que hacer; por cierto, cada vez son más en Europa y en el mundo. El otro día leía con mucha atención un artículo —que le recomiendo— en *Time*, que se titulaba El presidente Zapatero podrá salvar el euro. En él se iba detallando lo que se había hecho ante la incredulidad de mercados, gobiernos, etcétera. El artículo acaba diciendo —no voy a relatárselo prolijamente— que al final se reconocerá al presidente Zapatero su determinación y las reformas que ha hecho y podrá pasar a la historia como el presidente que salvó el euro. Yo añado que en esa travesía contó con el apoyo de fuerzas políticas de esta Cámara que muchas veces para hablar

en términos despectivos las llaman nacionalistas, pero que demostraron más sentido de Estado que los que, entre comillas, se llaman patriotas. **(Aplausos.)** Por tanto, le agradezco a usted y a otros grupos la contribución que han hecho para que esa senda de reformas que son necesarias para nuestra sostenibilidad económica, que es el principio fundamental para garantizar esa sostenibilidad social que tanto se identifica con nuestro proyecto político, la podamos realizar, porque es la semilla del futuro de nuestro país.

Señor Macías, la reflexión se la hacía al portavoz del BNG. Estoy de acuerdo absolutamente en el papel que tiene que jugar el aeropuerto de El Prat; sabe usted que ha tenido una evolución muy positiva tanto en rutas intercontinentales como en tráfico aéreo durante estos dos últimos años. La previsión sigue siendo muy positiva. No puedo estar más de acuerdo en la necesidad —a eso obedece la reforma— de una gestión autónoma y de una gestión individualizada.

Señor Ayala, me gustaría discutir a fondo la reforma. Yo sé que ustedes están básicamente de acuerdo, probablemente quisieran o ambicionaran más en cuanto al proceso privatizador porque, si no, no sé a qué se refiere cuando habla de una liberalización agresiva. Usted sabe que el tiempo suele poner las cosas en su sitio. Yo quiero buscar con su grupo —se lo decía también el portavoz de Convergència i Unió— un punto de acuerdo en el desarrollo. Créame que les voy a mantener informados sobre el proceso, sobre las valoraciones que se hagan. Le he de decir —le pido disculpas porque en mi primera intervención involuntariamente lo he omitido— que vamos a contratar a una empresa independiente para que haga la valoración de AENA. Por tanto cuando esté realizada esa valoración, al igual que los otros informes a los que me refería antes, indudablemente la compartiremos con su grupo y con el resto de grupos de la Cámara. Fue una omisión involuntaria, pero estamos de acuerdo en que es una empresa importante y en que el objetivo es maximizar todo lo posible este proceso. Por tanto no tenemos prisa. Creemos que el proceso de las concesiones en los términos en los que lo hemos diseñado le da más valor al conjunto de la empresa, por eso vamos a empezar por el desarrollo del sistema de concesiones para el aeropuerto de Madrid-Barajas.

No voy a entrar en la cuestión de que se puede invertir y no pagar y se puede invertir y pagar —lo hemos hablado muchas veces—, cuando ustedes hicieron una inversión que ahora tenemos que estar pagando año a año. Como se hicieron muchas simultáneamente, esa es la razón por la que durante un periodo hay que amortizar más la inversión que se ha hecho. En este sentido, lo que venimos haciendo desde hace un tiempo es ver no solamente cómo amortizamos más sino cómo ingresamos más para que AENA pueda entrar en beneficios lo antes posible; eso es lo que hemos hecho. Por tanto, le hemos dicho que vamos a entrar en beneficios antes de la previsión establecida.

Dice que mi mérito es parar infraestructuras. Señoría, a veces parece que las reflexiones que hace son ajenas a la situación económica, al objetivo de reducir el déficit, pero también en esto hay que tener argumentos y solidez. Las únicas inauguraciones que hicieron algunos consejeros de comunidades autónomas en el último año fueron las que compartieron conmigo como ministro de Fomento —las únicas—, y tienen competencia. No hemos de olvidar que el peso de comunidades autónomas y ayuntamientos está por encima del 50 por ciento de la inversión pública, y ahí el recorte fue infinitamente mayor. Por tanto, lo único que le pido es coherencia, cuando usted sabe —se lo dije el otro día al contestar a su pregunta— que este año, un año de ajuste, vamos a ejecutar un 45 por ciento más que el año que más ejecutó el Gobierno del Partido Popular. En consecuencia, si ahora nos encontramos en un proceso de dificultades, ¿qué pasaba antaño, con una situación más boyante, de alegría económica? Hubo demasiada alegría, señor Ayala, porque yo no he hecho los planes directores de muchos aeropuertos que, por cierto, ahora están en la cola de la rentabilidad; se hicieron en 2001. Si quiere le relaciono los aeropuertos a los que hay que referirse. No lo he hecho yo; yo no he hecho campaña casa por casa prometiendo el AVE en cada esquina ni planificando entradas de alta velocidad en alguna comunidad autónoma, como la mía, por tres sitios. Eso no se sostiene, señor Beloki, ni económica, ni social, ni siquiera medioambientalmente. Vaya disparate, señor Ayala. Le estoy hablando de mi tierra, de Galicia, y aún alguno de su partido lo sigue manteniendo por esta demagogia asquerosa que nos sigue invadiendo con tal de tocarle las narices al ministro de Fomento. A ver si empezamos a hablar las cosas de verdad; a ver si empezamos a tener una mirada positiva, a poner en valor lo que hacemos, con muchas dificultades, señora Ayala. Las dificultades están ahora en el presente y seguirán estándolo mucho tiempo —no nos olvidemos de eso—, y no quiero poner ejemplos, a pesar de que podría poner muchos al hablar de la caída de la inversión pública y de la eficiencia. Señoría, lo único que pido es sentido común y un poco de coherencia porque, si no, la frustración podrá ser inmensa, y ya no valdrá echarle la culpa a Zapatero, sino que cada uno va a tener que responder de lo que hace y de lo que dice. **(Aplausos.)**

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

Damos por concluida la Comisión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

