



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 64

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN IGNACIO BARRERO VALVERDE

Sesión núm. 4

celebrada el lunes, 9 de octubre de 2000

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
— Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Gnerales del Estado para el año 2001. (Número de expediente 121/000016.)	1504

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

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2001. (Número de expediente 121/000016.)

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ), A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO, (Número de expediente 212/000147), COALICIÓN CANARIA (Número de expediente 212/000159), GRUPO MIXTO-CHUNTA ARAGONESISTA (Número de expediente 212/000162), GRUPO MIXTO-EUSKO-ALKARTASUNA (Número de expediente 212/000163) Y GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000246.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos.

Vamos a comenzar esta sesión de comparencias de altos cargos para que expliquen todo lo relativo a su departamento en relación con el próximo proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado.

Quisiera pedirles disculpas porque vamos a repetir las comparencias en esta sala, que no es la más idónea para celebrar no solamente esta comparencia, sino cualquier reunión de la Comisión de Infraestructuras. Todas están ocupadas y nos ha tocado en suerte la menos idónea de todas.

Como ya hablamos portavoces y Mesa, la ordenación del debate será la siguiente. En primer lugar interviene el compareciente en el tiempo que considere oportuno, que pedimos que sea lógicamente el más breve posible, a continuación interviene el grupo que pide la comparencia, que es realmente el que tiene que intervenir básicamente, y después habrá, como es costumbre y cortesía, un turno para los otros grupos que quieran, puntualmente, y a tenor de los datos que salgan de la intervención del compareciente, preguntar algo en concreto. Eso se hará de mayor a menor, terminando el Grupo Popular.

Todo aquel diputado que quiera algún documento o dato que quede en el aire, ruego que, por escrito, durante la sesión, lo haga llegar a esta Mesa para que el compareciente pueda recabarlo y enviarlo a la Mesa para que ésta lo haga llegar al diputado que esté interesado en recibirlo.

La primera comparencia de la mañana es del secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco Rodríguez, al que cedo en este momento la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS**, (Blanco Rodríguez): Buenos días a todos.

Es para mí un honor comparecer por primera vez en esta legislatura en la Comisión de Infraestructuras y, como entiendo que el objeto esencial de esta comparencia es responder a las cuestiones que quieran plantear los señores diputados, voy a limitarme muy brevemente a dar las grandes cifras del presupuesto del Ministerio de Fomento, como cuadro general o marco, para los análisis más concretos o singulares que a la luz de lo que planteen SS.SS. se vayan a hacer a lo largo de la mañana.

El presupuesto de este año del conjunto del grupo Fomento (incluyo en el grupo Fomento el presupuesto directamente del Ministerio como tal y de todas las entidades públicas, empresariales y organismos autónomos de él dependientes) asciende para el presupuesto del año 2001 a dos billones 653.000 de pesetas, lo que supone un crecimiento respecto a la consignación presupuestaria del año 2000 de un 15,7 por ciento. Me gustaría resaltar que de este volumen total de gasto que se prevé en los presupuestos para el año 2001, un 40 por ciento corresponde a gastos corrientes y un 59,7 por ciento a operaciones de capital. Resalto esta cifra para poner de manifiesto, como no podía ser de otra manera, el alto carácter inversor y creador de infraestructuras en concreto que tiene el presupuesto del Ministerio de Fomento. En concreto, las operaciones de capital, es decir, el conjunto de aquellos gastos que bien por vía de inversión directa, bien a través de las entidades públicas empresariales que reciben fondos del Ministerio o realizan gastos en infraestructuras con su propio sistema de autofinanciación, van a ascender en el año 2001 a la cifra de 1,5 billones de pesetas. Si dividimos o analizamos por las grandes líneas de inversión el capítulo de gasto de operaciones de capital nos encontramos con que la cifra más importante va a dedicarse a la política de ferrocarriles, con 573.000 millones de pesetas, lo cual representa un 36 por ciento del volumen de las operaciones de capital del grupo Fomento. El porcentaje de crecimiento que representa esta previsión de inversión e infraestructuras de ferrocarril respecto al año 2000 es de un 28,7 por ciento. No se les oculta a SS.SS., es conocido por las comparencias del Ministro de Fomento en esta misma Comisión, que la política ferroviaria tiene una clara y alta prioridad como sistema de infraestructuras y de transporte alternativo a la carretera y a los aeropuertos en el programa de inversiones 2000-2007 del Gobierno.

La siguiente en volumen cuantitativo de gasto sería carreteras, con una inversión de 461.000 millones de pesetas, lo cual representa un 29,1 por ciento del conjunto de inversiones del Ministerio; aeropuertos, 240.000 millones de pesetas, con un porcentaje de participación en el conjunto de las operaciones de capital del Ministerio de un 15,2 por ciento. En aeropuertos,

básicamente, hay alguna excepción con cargo a los presupuestos inversores de Aviación Civil, es el presupuesto de inversiones de la entidad pública AENA que, como saben ustedes, autofinancia su proceso inversor con los ingresos comerciales que obtiene con las tarifas que percibe por los servicios que presta. La política de vivienda tiene un porcentaje total adscrito en los presupuestos del año 2001 de 107.000 millones de pesetas, lo cual representa una participación de casi el 7 por ciento en el conjunto del presupuesto inversor del Ministerio. Le sigue puertos, con 93.000 millones de pesetas, lo cual representa casi un 6 por ciento del conjunto de inversiones; Correos, con 33.000 millones de pesetas y una participación en el volumen inversor global del grupo Fomento del 2,1 por ciento. Esta disección por políticas inversoras o de infraestructuras del conjunto del presupuesto inversor del Ministerio les puede transmitir una idea de las prioridades con las cuales afrontamos el diseño del gasto público durante el próximo ejercicio.

En esta misma línea, si en vez de por políticas de tipos de infraestructuras nos fijamos en los entes inversores, quisiera resaltar que el Ministerio tiene adscrita una previsión presupuestaria de 729.000 millones de pesetas, lo cual representa el 27,5 por ciento. Esto quiere decir, por el porcentaje restante hasta el cien por cien, que una gran parte de la política inversora del Ministerio se realiza a través de los organismos autónomos y las entidades públicas empresariales adscritas al mismo. En concreto, como sabrán SS.SS., tenemos 30 organismos autónomos y 35 entidades empresariales que canalizan prácticamente un 70 por ciento del presupuesto de gastos del Ministerio.

Como datos concretos, y sin entrar en grandes detalles en este momento, quisiera resaltar el crecimiento que va a tener en los presupuestos del año 2001 la inversión directa del Ministerio vía capítulo 6, en la política de ferrocarriles. Pasa de 60.000 millones que contaba la previsión presupuestaria para el año 2000 a 72.000 millones de pesetas. Es el capítulo de inversiones del Ministerio, capítulo 6, que más crece dentro de las políticas sectoriales por esa clara prioridad que hacia el futuro va a tener la política de ferrocarriles. En esta misma línea, me gustaría resaltar ante SS.SS. cómo la previsión consignada en el capítulo 8 para transferencia al GIF, como ente promotor de infraestructuras, pasa también a 150.000 millones de pesetas, lo cual representa un crecimiento muy sustancial respecto a la consignación del año presente y de los anteriores en la misma línea de dar un serio impulso a la creación de infraestructuras ferroviarias modernas y de calidad en nuestro país.

En cuanto a carreteras, aparte de la consignación presupuestaria de 461.000 millones de pesetas para gasto directo, vía capítulo 6, de los cuales 94.000 millones van a conservación y mantenimiento y el resto a creación de nuevas infraestructuras, me gustaría tam-

bién poner de manifiesto cómo se consignan, repito, aparte de esas cantidades del capítulo 6, 32.000 millones más vía capítulo 8 para aportación a entidades promotoras de infraestructuras de carreteras y el presupuesto de inversión del grupo público Enausa de 30.000 millones de pesetas también en la creación de infraestructuras por carreteras. Si quisiésemos aportar el dato de la inversión privada generada en virtud de contratos de concesión que se añade desde el punto de vista de la creación de carreteras a estos datos, que se refieren a gasto directo del presupuesto público de entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio, la previsión de inversión por parte de concesionarios de carreteras para el año que viene supera ligeramente los 194.000 millones de pesetas.

Antes les he dado las cifras globales del resto de políticas. No voy a detenerme, en consecuencia, en ellas en este momento y quedo a disposición de lo que los miembros de la Comisión quieran plantearme.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia había sido pedida por Coalición Canaria, BNG y la Chunta Aragonesista, los dos del Grupo Mixto, y por el Grupo Socialista.

En primer lugar, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, como usted bien conoce, como consecuencia de la alta publicidad que se dio al respecto, el ministro de Fomento ha comparecido ante la Comisión de Infraestructuras el pasado 15 de junio en este Congreso de los Diputados y ante la Comisión de Obras Públicas del Senado el pasado 21 de septiembre. El ministro, acompañado siempre por una batería de 25 ó 30 asesores, 10 ó 12 periodistas, es decir, por un gran conjunto publicitario, ha comparecido en dos sesiones; luego el propio Ministerio ha distribuido profusamente los contenidos de la intervención del ministro exclusivamente, no así los contenidos de las intervenciones de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios. Consiguientemente, usted habrá tenido la oportunidad no solamente de coparticipar en la elaboración del documento que durante más de dos horas y media leyó el ministro de Fomento ante esta Comisión de Infraestructuras, sino que además habrá tenido la oportunidad de leer de nuevo el conjunto de esa intervención.

Se trataba de una exposición enumerativa en la que todo se vertebraba alrededor de un denominado Plan de infraestructuras para en el septenio 2000-2007, que se podría extender hasta el año 2010 para determinadas actuaciones recogidas en él. El ministro, ante la petición del interviniente del Grupo Socialista, señor Caldera, concretamente el día 15 de junio pasado, utilizó una expresión *boutade*, diciendo que este Gobierno quería dejar los planes y pasar a los planos; manifestación que constituyó una frase jocosa y que se recogió

en los distintos medios de comunicación. Sobre planes y planos quiere hablarle en este momento este interviniente socialista, naturalmente, desde el punto en el que nos encontramos, debate de los Presupuestos Generales del Estado.

El Congreso de los Diputados, en su Reglamento aprobado en el año 1977, recoge claramente en un artículo —que no le voy a reproducir ahora— que los planes y programas que el Gobierno elabore para vertebrar políticas que afecten a todo el Estado español han de ser debatidos en las Cortes Generales, deben ser debatidos en las Cortes Generales para inspirar la posterior actuación presupuestaria. De ahí que el señor Caldera en su momento requiriera, y hoy lo reitera este interviniente, la necesidad de producir un debate sobre el denominado Plan director de infraestructuras 2000-2007, como se hizo en la V Legislatura de las Cortes Generales españolas en las que, en un estricto cumplimiento de voluntad democrática del pueblo español, una comisión específica debatió el Plan Director de Infraestructuras que en aquel momento hizo el Gobierno, que ustedes han modificado en algunos aspectos, pero no solamente han modificado aquel plan, sino que el vigente modifica líneas directrices que definió el anterior Ministerio de Fomento, que da la impresión de que pertenecía a un Gobierno de otra ideología política, como consecuencia de la reorientación de muchas de las actuaciones definidas por el anterior Ministerio de Fomento.

Por referirnos concretamente a los planos, de los que nosotros queremos hablar y sin renunciar a exigir, como haremos próximamente, un debate para analizar los contenidos de ese plan director, quisiera reiterarle al señor secretario de Estado, y lo haré también con el señor subsecretario de Fomento que comparecerá a continuación, lo siguiente. La Orden ministerial del 11 de abril de 1989 estableció para el Gobierno la obligatoriedad de un seguimiento de objetivos encargando a los órganos gestores de los programas, entre otros asuntos, rendir informe anual sobre el resultado de la gestión en el que se deberán reflejar y analizar las siguientes cuestiones: primero, el grado de realización de los objetivos; segundo, los costes en los que se ha incurrido; tercero, desviaciones físicas y financieras que se hubieran producido, en su caso, en la realización de objetivos e indicadores y, cuarto, causas de dichas desviaciones y valoración de su efecto económico en el coste del programa. El mandato de esa Orden ministerial, de 11 de abril de 1989, permanece en vigor y las Cortes Generales a día de hoy no tienen información del grado de cumplimiento de los objetivos, de las líneas de inversión, de las líneas de actuación en cada uno de los entes públicos. Además, la disposición adicional primera del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2001, que hoy comienza su debate en esta Cámara, recoge una serie de programas y actuaciones a los que les será de aplicación especial

el sistema previsto en la disposición adicional decimosexta de la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de los Presupuestos Generales del Estado para el año 1989. Dicho sistema consiste en un procedimiento normalizado del sistema de seguimiento del grado de realización de los objetivos definidos en las memorias de los programas, entre ellos incluye programas de infraestructuras del transporte ferroviario y la creación de infraestructuras de carreteras y también será de aplicación este seguimiento especial a los objetivos establecidos en los planes de actuación de los entes públicos. En aquel momento el Ente Puerto del Estado, autoridad portuaria, y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea; no existía naturalmente para el proyecto de ley del año 1989 el ente Gestor de las Infraestructuras Ferroviarias. En la documentación que el Gobierno ha remitido, junto al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2001, hay información desagregada por programas presupuestarios, es decir, hay 17 programas y centenares de subproyectos y proyectos, que naturalmente integran los 17 programas, a los que he hecho referencia. Pero, señor secretario de Estado, nada o prácticamente nada se sabe sobre la utilización que se le va a dar a los créditos presupuestarios consignados en los capítulos 7, transferencias de capital, por ejemplo, 243.000 millones, y capítulo 8, 182.000 millones de pesetas, de los cuales 150.000 van para el GIF y 32.000 para atender a los préstamos a promotores de carretera. Señor secretario de Estado, toda la información que sobre las actuaciones del ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, de la que dispone las Cortes Generales, según documento remitido por el Gobierno, son estas dos páginas. Comprenderá usted que no es posible hacer un seguimiento riguroso, y no tenga la más mínima duda de que estos primeros presupuestos que usted presenta como secretario de Estado van a ser objeto, como lo han sido los anteriores, de un gran seguimiento y con un planteamiento escrupuloso, riguroso, metódico y sistemático por el Grupo Parlamentario Socialista. Por eso, señor secretario de Estado, manteniendo nuestra demanda de que se produzca un debate sobre los planes, en paralelo le pedimos los planos, y al pedirle los planos le rogamos —y así quedará recogido en el «Diario de Sesiones»— que nos remita en soporte magnético y en hoja de cálculo para el seguimiento posterior los informes que preceptivamente ha enviado a la Intervención General del Estado, tal y como establecen los tres preceptos legales a los que le he hecho referencia porque el Gobierno está obligado a enviarlos, y no sólo a la Intervención General del Estado. Este grupo parlamentario desea disponer de ellos. Señor secretario de Estado, son muchos los planteamientos que nosotros podemos hacerle de forma específica para cada uno de los entes gestores que dependen de esa Secretaría de Estado. Le vamos a formular por escrito todo un conjunto de preguntas sistemáticas, dado que en los minutos que

le restan a este interviniente no le daría tiempo suficiente, pero se lo presentaremos desde mañana para que nos pueda contestar.

Por lo que se refiere, en primer lugar, al ente Aeropuertos Nacionales nos preocupa —como ha manifestado este grupo parlamentario en la pasada legislatura— el desarrollo del aeropuerto Madrid-Barajas. Nosotros queremos conocer, también sistemáticamente, las inversiones que se están produciendo en el aeropuerto Madrid-Barajas, pero no los datos referenciales, los contenidos: por qué determinadas obras presupuestadas y ejecutadas luego se anulan, como un célebre túnel que ha costado cuarenta y pico mil millones de pesetas y del que hablaremos en su momento, específicamente. Nosotros queremos conocer cómo se ha producido un incremento de costes desde 30.000 a 60.000 y hasta noventa y pico mil millones de pesetas en el proyecto de la nueva terminal encargada al prestigioso gabinete de Roger & Lamela en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Queremos conocer inversiones que se están produciendo —si es que se están produciendo— en la adquisición de suelo para el aeropuerto alternativo de Campo Real. Queremos conocerlo con detalle, porque es motivo de conflictos ciudadanos, en el área geográfica situada bajo la llamada huella sonora, en la sendas de despegue y aterrizaje del aeropuerto de Madrid-Barajas, los convenios que hay con el ayuntamiento de Coslada y de los otros municipios donde se encuentran ubicados los complejos residenciales o los conjuntos de viviendas afectados, y queremos saber la cantidad suministrada a cada uno de los vecinos y el conjunto de lo que se ha invertido.

Nos gustaría que nos explicase usted algo (porque, como ya sabe, en los últimos días en la comunidad canaria se ha desatado un conflicto periodístico, al cual este diputado no se suma porque en esa línea del rigor quiere la información que el Gobierno debe aportar y probablemente este grupo parlamentario no se encuentre demasiado alejado de la información rigurosa que el Gobierno demanda, pero bien lo sabe, porque intervenciones del propio ministro han sido necesarias para matizar determinados aspectos), que nos diese la información sobre el estado de desarrollo del Plan director del aeropuerto Reina Sofía, del aeropuerto de Gando en la isla de Gran Canaria, el primero naturalmente en la isla de Tenerife. Nos gustaría que usted nos explicase la razón por la cual en un concurso internacional que se abrió en noviembre de 1995 y se cerró en abril de 1996, al que se presentaron 10 equipos redactores, de los cuales había que elegir uno para encargarle la redacción del proyecto de nuevo campo de vuelo y de la nueva área terminal, con los sistemas *people movers*, que permita la interconexión entre esas áreas terminales; nos gustaría saber, repito, cómo es posible que transcurridos cuatro años y medio no se haya producido la resolución pertinente o haber declarado desierto un concurso que tenía 1.300 millones de pesetas de

consignación presupuestaria en concepto de pagos de honorarios y que ha quedado en una resolución que esperamos que se produzca, y así se lo demandamos, antes de finalizar el año. Señor secretario de Estado, las inversiones que se anuncian, por perogrullada que parezca, a veces no se parecen en nada a las inversiones que se realizan. Esto recuerda la anécdota del billete de 10.000 pesetas que durante años permanece en la cartera de aquel tacaño que se va a tomar el café con los amigos, que lo saca y que los amigos pagan cada día el café y él mantiene ese billete de 10.000 pesetas en el transcurso del tiempo. Inversiones de 100.000 millones de pesetas en el aeropuerto Reina Sofía en los meses de octubre y noviembre de 1996, de 1997, de 1998, de 1999 y ahora de 2000 se vienen anunciando en la prensa canaria. Naturalmente, luego la inversión no se produce.

En lo que se refiere a la ampliación del aeropuerto de Valencia, queremos conocer la situación del informe de impacto medioambiental y el desarrollo del mismo, así como los acuerdos con el Ministerio de Defensa para la utilización conjunta de los aeropuertos, por ejemplo, de León, de Burgos o de Murcia, o de algunos otros lugares del Estado español que, insisto, se los enuncio rápidamente. Señor secretario de Estado, en navegación aérea, en las infraestructuras vinculadas al control del espacio aéreo europeo —y le recomiendo al Gobierno que no hable del cielo aéreo europeo, que no tiene sentido, sino del espacio aéreo europeo, como figura en los documentos oficiales— nos gustaría que nos indicase cuáles son las previsiones de inversión. También querríamos que nos indicase, con lo cual terminamos con el ente Aeropuertos Nacionales, si en efecto en el año 2001, si bien no lo recoge el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado, el Gobierno tiene la intencionalidad del fraccionamiento en dos entidades diferenciadas, una que gestione las infraestructuras en tierra y otra responsable de navegación aérea y del control.

Un minuto, señor presidente, para el ente Puertos del Estado. En reiteradas ocasiones y en otros momentos de la pasada legislatura, este interviniente ha dicho que el Estado español a veces es insensible acerca del sector marítimo nacional. La marina mercante española juega un papel fundamental en el transporte, y su Ministerio gestiona infraestructuras para el transporte. Esencialmente, es un ministerio, en un noventa y pico por ciento —aunque naturalmente tiene acciones en vivienda, en Correos y en algunos aspectos de las telecomunicaciones—, en un porcentaje muy elevado, inversor en infraestructuras para el transporte. Por tanto, es necesario definir políticas de transporte, sistemáticas de naturaleza logística que permitan la definición de políticas: que haya un planteamiento logístico en el área del Cantábrico, otro planteamiento de definición de políticas logísticas y de transporte en el área del Mediterráneo o en el tráfico en el Estrecho, o en el

trafico con las Islas. De ahí, señor secretario de Estado que a nosotros nos sorprenda cómo continúan con lo que nos parece que es un grave problema que hoy tiene el sistema portuario nacional. La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de noviembre de 1992, modificada por necesidades políticas del grupo gobernante, llegó a una situación híbrida en la que las autoridades portuarias hoy no tienen ni padre ni madre (permítanme esta especie de metáfora como manifestación coloquial); dependen jurídica y formalmente del ente Puertos del Estado y, consiguientemente, del Ministerio de Fomento, pero están muy controladas por las comunidades autónomas. Esta situación de indefinición está convirtiendo al ente Puertos del Estado en auténticos virreinos que no responden a una política común. En el ente Puertos del Estado —y esa es una responsabilidad de un Gobierno que hoy tiene mayoría absoluta y que si la quiere ejercer que la ejerza, es un problema de ustedes, pero desde la óptica de la cohesión del territorio nosotros creemos que debe ejercerla— está el plan de empresa, que también se lo demandamos, así como su estado de ejecución —se lo demandamos en lo que significa de demandar de pedir información lógicamente—; el plan de empresa, repito, que realmente viene a constituir una suma de proyectos individuales de cada una de las autoridades portuarias, no responde a una política común. Y nos encontramos con la proliferación de inversiones, unas de naturaleza privada y otras de naturaleza pública, que en zonas geográficas muy próximas, como está ocurriendo con la Comunidad Valenciana o la murciana o la catalana, está compitiendo en infraestructuras, en algunas ocasiones mastodónticas, para atraer tráfico que son limitados. En consecuencia, la suma de esas actuaciones individuales produce una configuración política global que pone de manifiesto la necesidad de un liderazgo institucional del Ministerio.

Señor secretario de Estado, cuánto le diríamos de lo que significa que el sistema tarifario no funciona, que se ha desinflado; de ahí que naturalmente otras componentes se las plantearemos específicamente, de forma singular al presidente del ente Puertos del Estado, que comparecerá esta tarde.

En tercer lugar, en lo que se refiere a las políticas ferroviarias, hay todo un conjunto de planteamientos que quisiéramos hacerle; los tenemos aquí anotados, se los plantearemos también por escrito, pero algunos de ellos serán presentados por los portavoces socialistas que intervendrán ante el presidente del GIF y ante el presidente de Renfe. Pero no puedo dejar de hacerle una manifestación de carácter general. Nosotros nos identificamos con el desarrollo de la política ferroviaria. Se ha manifestado en sucesivos debates, y, señor secretario de Estado, esta ley de Presupuestos Generales del Estado no define aún, y tendría que definir las —esperemos que lo haga la Ley de acompañamiento, que supongo entrará en estos días en esta Cámara—,

políticas claramente diferenciadoras en los temas esenciales. En primer lugar, políticas en lo que se refiere a infraestructuras, a su titularidad y al mecanismo que posibilite las políticas de liberalización del transporte ferroviario, asignatura aún pendiente en el Estado español, acerca de la cual el ministro anunció que sería una de las políticas que se seguiría en estos cuatro años. Se ha liberalizado el cabotaje de mercancías por carretera, el de mercancías por transporte marítimo, el transporte aéreo desde aquellas célebres órdenes ministeriales que constituyeron los paquetes de liberalización del transporte aéreo, que comenzaron a implementarse en nuestro país desde 1993, pero queda pendiente la asignatura de la liberalización del transporte ferroviario; naturalmente deben ser objeto de un debate importante las infraestructuras, los corredores de alta velocidad, los sistemas radiales, las modificaciones de los mismos, toda la política que se defina del sistema ferroviario nacional, del que, en efecto, el Gobierno ha hecho unos adelantos. Este interviniente ha tenido que acudir a Internet porque no obran en esta Cámara documentos como los corredores de alta velocidad de Castilla-La Mancha o a lo largo de todo el país. Son documentos obtenidos por Internet, no porque lo haya remitido como documentación oficial el Ministerio de Fomento. Nosotros necesitamos debatir y conocer específicamente todas y cada una de esas actuaciones, no basta con las grandes cifras que el señor secretario de Estado ha expuesto.

Señor secretario de Estado, la sensibilidad medioambiental de todos y cada uno de los ciudadanos de este país ha crecido excepcionalmente. Los colectivos que defienden aspectos medioambientales están en pie de guerra intelectual en muchos lugares de nuestro país. No hay más que leer la prensa para conocer los problemas que se han venido planteando en muy distintos lugares (como es lógico no da tiempo a enumerarlos en esta intervención), que son actuaciones de naturaleza medioambiental que pueden obligar a reconducir proyectos en un sentido o en otro, que pueden incrementar los costes de las actuaciones y que, incluso en algunos casos, pueden producir paralizaciones. Insisto, no es propio de esta Comisión hablar del problema del Guadarrama, de tantas y tantas actuaciones que han sido objeto de debate en la Comisión de Infraestructuras, a través de proposiciones no de ley.

Nos gustaría que nos hablase de aspectos vinculados a la gestión del GIF y de la propia Renfe, que han generado una cierta preocupación. El concurso de adjudicación de un suelo en la estación de Zaragoza para uso hotelero, es decir, el uso de las estaciones desde el punto de vista comercial y multifuncional, complementario de la propia circulación de personas por las estaciones, debe ser objeto de actitud crítica y meticulosa por parte de la Secretaría de Estado o de la Subsecretaría según el reparto funcional que se haya hecho.

Señor secretario de Estado, el debate sobre el grado de ejecución de los centenares de subprogramas, recogidos en los programas de la sección 17 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, resulta esencial para que este grupo parlamentario pueda configurar criterios con rigor sobre esta sección. Al carecer de esa información, nosotros se la requerimos. Yo le podría leer ahora los datos que tenemos de liquidación del presupuesto de los años 1999 y 2000. Por ejemplo, en los referidos a la liquidación presupuestaria de los distintos capítulos que afectan a la sección 17 de los Presupuestos Generales del Estado del año 2000, teníamos, en el capítulo 6, créditos totales por valor de 471.800 millones de pesetas y obligaciones por 435.400 y se han producido pagos por 263.000; en el capítulo 7, de transferencias de capital, se han producido 152.000 millones de pesetas en pagos, una cifra muy inferior a las obligaciones contraídas, y 133.800 en el capítulo 8, de activos financieros. Estos son datos sacados del avance de la liquidación de los Presupuestos Generales del Estado del año 2000, obtenidos al mes de septiembre de 2000, según consta en el libro de avance de la liquidación de Presupuestos Generales del Estado de este año. Señor secretario de Estado, comprenderá que, para cumplir con dignidad el mandato que el pueblo español nos ha dado al ser el primer grupo parlamentario de la oposición, para cumplir con dignidad esta función de control al Gobierno y de presentación de propuestas alternativas, el Gobierno, como Gobierno democrático, tiene la obligación, no solamente normativa al amparo de la norma que leía al comienzo de mi intervención sino moral, de hacer llegar a este grupo parlamentario toda la información que se requiera para tener debates de altura, según la que tiene nuestro pueblo y las Cortes Generales que lo representan. No es en modo alguno demagogia, es un planteamiento digno, de cuya dignidad —estamos convencidos— el Gobierno no se va a alejar. Dígame, señor secretario de Estado, cómo vamos a estar en condiciones de conocer el grado de ejecución de cada una de las partidas, de cada uno de los proyectos, de cada una de las actuaciones del Ministerio, si sólo disponemos de estos cuatro folios (cuya fotocopia no es necesario que se la dé) para todos los ministerios. Consiguientemente, no estamos en condiciones de poder hacer el análisis crítico que quisiéramos.

Si me permite, en esa exigencia de información, señor secretario de Estado, le adelanto dos cuestiones. Una, que disponemos, tal como le dije hace un instante, de documentación procedente de los planteamientos de los diputados y diputadas de este grupo parlamentario de las comunidades autónomas sobre aspectos vinculados a la gestión de esa secretaría de Estado. Soy consciente de la hora y de la generosidad de la Presidencia, por lo que se las canalizaré al señor presidente por escrito. Los planteamientos afectan a todos los entes que dependen de esa secretaría de Estado.

Un pequeño comentario, señor secretario de Estado. La disposición adicional primera de la Ley en vigor de Presupuestos Generales del Estado del año 2000 avala plenamente nuestra petición, de la que no nos vamos a alejar en esta legislatura. Le deseo que se mantenga como secretario de Estado estos cuatro años, como yo me voy a mantener como diputado en esta legislatura, si Dios nos lo permite, y seguiremos en esta línea de trabajo riguroso, rigor del que este grupo parlamentario no se va a alejar, como quedará reflejado en el acta en sucesivas sesiones. Le quiero recordar que la disposición adicional primera dice sobre seguimiento de objetivos que los programas y actuaciones a los que les será de especial aplicación, durante el año 2001, el sistema previsto en la disposición adicional decimosexta de la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1989, serán: infraestructura del transporte ferroviario, creación de infraestructuras de carretera. Entre otras cosas, dice que también será de aplicación el sistema de seguimiento especial previsto en la presente disposición a los objetivos establecidos en los planes de actuaciones de los entes públicos Puertos del Estado, Autoridades Portuarias y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. En suma, toda la demanda de petición, seguro que encontrará respaldo y justificación en este aspecto.

Si me permite ahora una broma, señor presidente y señor secretario de Estado, como profesor de termodinámica técnica, siento curiosidad por conocer la situación de confort ambiental en el que se encuentran los despachos del señor subsecretario de Fomento y del ministro, tema que le tendré que formular al subsecretario de Fomento, aunque supongo que usted entrará en ocasiones en ellos. Sin embargo, me ha sorprendido que no tenga usted un tratamiento equivalente. El martes 18 de julio de 2000 en el Boletín Oficial del Estado se publica una resolución de la Junta de Contratación de la Subsecretaría por la que se anuncia la adjudicación de la obra de instalación de nuevos equipos de climatización en los despachos de los señores ministro y subsecretario de Fomento. El sistema de climatización interior de esos dos despachos de altos cargos se adjudicó por 24 millones de pesetas, cifra que para un pequeño conocedor como yo de tecnologías vinculadas a la ambientación térmica y a la climatización, encuentro excepcional e intuyo que las condiciones ambientales serán tan excelentes que van a permitir que a los dos altos cargos, el subsecretario y el ministro de Fomento realicen un trabajo espléndido a largo de esta legislatura. Si nos puede aclarar esa actuación, se lo agradecería. En caso contrario, se lo formularemos al señor subsecretario para que nos hable del acondicionamiento térmico ambiental de ambos despachos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura, por su detallada y extensa intervención. Ha estado usted hablando durante 43 minutos. No tengo ningún incon-

veniente en que esa sea la tónica de esta comparecencia, pero me temo que nos llevaría a no poder cumplir con lo previsto de que en el día de hoy termine esa Comisión. De seguir así, tardaríamos unos dos días y medio, por lo que ruego a los señores diputados que, diciendo todo lo que tengan que decir, sean un poco más concisos en sus intervenciones.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Rodríguez. Por favor, le ruego tenga en cuenta el tiempo para que esta sesión tenga una duración razonable.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Me gustaría empezar por recordar las cifras que el señor secretario de Estado ofreció respecto de la inversión del Ministerio de Fomento, para el ejercicio del año 2001, evocando dos cifras que el señor Secretario de Estado puede contrastar con el montante global y saber así qué tanto por ciento corresponde a Galicia. El Ministerio de Fomento va a hacer una inversión de 27.278 millones de pesetas en Galicia, especialmente en obras destinadas a ferrocarril y a carreteras y, después, por parte de las entidades u organismos autónomos que dependen también del Ministerio de Fomento, Puertos, Renfe, Aena y Gif, un total de 19.118 millones de pesetas.

Uno puede observar inmediatamente que estas cifras de inversión no se corresponden con la población de Galicia, 2.724.544 personas, y mucho menos con un territorio cuyo producto interior bruto está por debajo de la media del Estado. Por tanto, las cifras son indicativas de que pese a lo que dice la propaganda, no hay ningún esfuerzo inversor y menos de carácter solidario. No obstante, vamos a los datos concretos y a la clarificación de los mismos.

Usted sabe, señor secretario de Estado, que el ferrocarril preocupa mucho a amplios sectores de la sociedad gallega y a todas las fuerzas políticas, de tal manera que conseguimos que, desde el año 1995 hasta hoy, lo que era un tema prácticamente abandonado que no resultaba atractivo por falta incluso de modernidad en muchas mentes que tienen una concepción del progreso equivocada, se haya convertido hoy en una piedra de toque para todas las fuerzas políticas, lo cual ha obligado a actuar al Gobierno de Galicia en una dirección reivindicativa. El problema está en que lo que nos ofrecen en los Presupuestos Generales del Estado es el convenio de 1998-2004 que viene a sustituir a dos convenios que estaban firmados en 1998, uno de ellos entre la Xunta de Galicia y Renfe y, otro, entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia. En concreto, aquellos convenios significaban 60.000 millones de pesetas.

Ustedes ahora presentan un convenio para 1998-2004 por valor de 67.533 millones de pesetas, de los cuales van a invertir en 2001, 14.230 millones de pesetas, cifra inusitada en la historia de Galicia, pero raquí-tica si tenemos en cuenta que ustedes deben saber que la red ferroviaria de Galicia es la más obsoleta del Esta-

do español, no cuenta con doble vía en ninguno de sus tramos y solamente hay electrificación en el tramo que va de Vigo a Monforte de Lemos, por no hablar de las velocidades medias que oscilan entre 48 y 60 ó 70 kilómetros por hora de media, en el corredor atlántico que es donde hay 18 trenes de un lado y otros 18 de otro, entre Vigo y A Coruña. Ya me dirán ustedes qué se puede hacer con 67.000 millones de pesetas en el horizonte del año 2004 porque, desde luego, no va a poder hacerse una red convencional aceptable a la altura del siglo XXI, y no hablamos de trenes de alta velocidad. Además, la cifra tampoco corresponde a los 80.000 millones de pesetas que el señor Cascos anunció como inversión directa del Ministerio de Fomento. Ahora bien hay que hacer la salvedad de que si bien ustedes con Galicia hacen una cosa especial con un territorio abiertamente discriminado no obstante, mediante esa línea de convenios se obliga a la Xunta de Galicia a pagar dinero por obras que son competencia del Estado, que no son competencia de la comunidad autónoma y en un punto de partida tan discriminatorio que no es de recibo. Es más, ustedes que anunciaron líneas de alta velocidad para Galicia, plantean una inversión en el horizonte del año 2010, ni siquiera para el 2006-2007, que es cuando acaba el PDR entregado a Bruselas, y dicen que en el horizonte del 2010 va a haber una línea de alta velocidad en la que van a invertir 31.000 millones de pesetas. Sin embargo, resulta que las inversiones de esos 31.000 millones no empezarán a ser sustanciosas hasta el 2005.

Esto es seguir haciendo proyectos que teniendo en cuenta el punto de partida, son absolutamente discriminatorios. Sumo y en el 2010 no salen los 150.000 millones de pesetas que es lo mínimo para un período de doce años, desde 1998, y siendo la red más obsoleta del Estado ¿Qué tiene que ver esto con la propaganda del medio billón de pesetas que el señor ministro de Fomento dijo, en el Senado y en el Congreso, que iban a invertir para el ferrocarril en Galicia? Los datos cantan. Lo grave no es sólo esto, porque seguramente se pueda hacer un tren convencional aceptable con 220.000 millones de pesetas en Galicia, no menos. Ahora bien, lo preocupante es que a lo mejor el modelo, debido a estar actuando a salto de mata y con afán propagandístico, va a ser irregular y contradictorio en Galicia. Tendremos líneas obsoletas en función de la ocupación y usted sabe que los planes del eje atlántico que estamos manejando no son de recibo; en concreto dejar la línea entre Santiago y Vigo con una sola vía y sin electrificación, es, incluso, una cuestión inusitada. Vuelvo a repetir que es la línea de Renfe, en términos relativos, más ocupada del Estado español, por cierto sin cercanías y sin nada. El tiempo de viaje hoy entre A Coruña y Vigo es de dos horas y veinte minutos, con los TRD, la joya de la corona, cuando la distancia no pasa de 170 kilómetros. Si dejan ese modelo, aunque rectifiquen curvas, pero sin electrificar y sin duplicar la

vía, no es sensato ni justo dentro de la inversión tan multimillonaria que van a hacer en el resto del Estado.

Dicho esto, que es el tema crucial para nosotros, llama la atención que en el GIF no haya ni una sola peseta para el ferrocarril de alta velocidad en Galicia, cuando ustedes dicen que la línea de alta velocidad en nuestro país empezará a construirse también en el 2001. Ustedes ahí están haciendo el eufemismo de llamar alta velocidad a la mejora de una línea convencional, la salida Santiago-Oroso, que entra a formar parte de esas inversiones del convenio de los 80.000 teóricos millones de pesetas del Ministerio, que son exclusivamente 67.000 millones. Solamente le llamo la atención sobre un hecho: si ustedes siguen aplicando el criterio de actuar solamente para responder políticamente a las demandas y no con un modelo coherente, al final vamos a tener una red ferroviaria en Galicia, en concreto, A Coruña-Ferrol-Monforte, sin electrificar, con vía única y, además, con imposibilidad de que se pueda hacer un transporte de mercancías y de viajeros suficientemente abundante, con salida por Ponferrada y por León. ¿Por qué razón, si un itinerario de alta velocidad va a llegar a Ponferrada, no se puede continuar hasta Monforte y Lugo? No acabo de entender si Ponferrada es más importante que Lugo. No lo acabo de entender. O si incluso la articulación del territorio no debía de contar con El Bierzo y con el interior de Galicia, porque lo lógico es sacar los trenes de media velocidad para Barcelona por ahí y no por Zamora. Ustedes solamente tienen en cuenta el viaje a Madrid, y el viaje a Madrid es una parte del problema, la primera parte fundamental la tenemos dentro; la segunda, en el viaje a Madrid, a Barcelona a Euskadi y a la frontera francesa, y la tercera, en las comunicaciones con Portugal, que estaría bien que ustedes lo consideraran como un problema de Estado y no siguiesen con la mentalidad política de interferir, no se sabe muy bien por qué, la necesidad de Galicia en relación con Portugal, sin avalar las tesis que, por los demás, desde el punto de vista regional, defienden en el norte de Portugal y también la Xunta de Galicia, por lo menos teóricamente.

Paso ahora al tema de carreteras muy rápidamente. Nos gustaría saber, en primer lugar, si el compromiso de acabar las obras de acceso a Galicia por autovía, en concreto, por la autovía llamada del Noroeste, en Piedrafita, estarán acabadas en el año 2001, teniendo en cuenta los problemas que hubo con hundimientos de túneles y corrimientos de tierra. En segundo lugar, me gustaría que me aclarase si los 1.600 millones de pesetas que plantean ustedes para la autovía del Cantábrico, tramo de Vegadeo a la A-6, se refiere exclusivamente a un puente sobre el río Eo, sin que signifique que con esa cantidad de vaya a hacer ninguna obra en tramos de territorio gallego. En tercer lugar, una cosa muy ilustrativa sobre lo que le dije antes, es decir, esta manera de hacer convenios con la Administración autonómica que siempre se muestra solícita a pagar. Porque, en concre-

to, tal como ustedes plantean la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo y Santo Domingo-Ourense, es una autopista que va a correr por cuenta de la Administración autonómica, porque aquí nada más que vemos una partida de 100 millones de pesetas que me imagino será para estudios. Por último, esta manera de actuar, retardaría además, se demuestra también en las obras importantes que tienen ustedes para alguna de las ciudades como Vigo, Pontevedra o A Coruña, en cuanto a las circunvalaciones ya que la mayor parte de las inversiones siempre las dejan ustedes para los últimos años, con lo cual, si la obra tenía que acabar en el año 2004 acabará en el 2007, por ejemplo, la segunda red de circunvalación de Vigo o el acceso a Pontevedra o al puerto de A Coruña.

Por fin, en el ejercicio del año 2001, teniendo en cuenta incluso la inversión plurianual 2002-2004, ustedes prometieron las siguientes cantidades: en concreto, en alta capacidad, 214.500 millones de pesetas; en ferrocarriles, medio billón de pesetas; en aeropuertos, 29.934 millones; en puertos, 130.000 millones. Un total de 897.605 millones en el período 2000-2007, según el PDI. Si vemos las cifras para el año 2001, uno queda escandalizado. Por ejemplo, AENA va a invertir en Galicia, 1.917 millones de pesetas; en el Estado, 236.727 millones de pesetas, es decir, el 0,8 por ciento en Galicia. Para puertos del Estado hay 7.625 millones; para el Estado, 93.313 millones, un total de 8,2 por ciento; son seis puertos de interés general los que hay en Galicia, por cierto, prometiendo puertos exteriores en A Coruña y en Ferrol. No sé cómo se va a hacer con estas cantidades. De Renfe, que es la cifra más abultada, el 10 por ciento del total del Estado, 5.471 millones para A Coruña, y 1.894 para Lugo. Curiosamente obligan también a Renfe a hacer convenios con la Xunta de Galicia para paliar el déficit de inversiones en un modelo inusitado que hace pasar por inversiones en infraestructuras lo que son básicamente obras de mantenimiento, sustitución de raíles, de balastro o de traviesas.

Termino, llamándole la atención sobre una cuestión. No es por ser un diputado que viva en Ferrol, pero si usted escucha los partes de la Dirección General de Tráfico, que además están censurados, porque, si no, nos haríamos famosos en todo el Estado español, las colas que hay todos los días en Fene son de media hora en un tramo que no es de más de cuatro kilómetros. Por tanto, da igual que haya autopista, porque al salir de ella, se tarda media hora para entrar en Ferrol. Esto lo puede comprobar todos los días en los partes de la Dirección General de Tráfico que, vuelvo a repetir, están censurados la mayor parte de los días, y solamente lo dicen una vez a la semana. Pasaron la inversión del acceso a Ferrol a Audasa con el pingüe beneficio de 25 años más de concesión y con el peaje más caro de toda la A-9 entre Guísamo y Ferrol. ¿Se va a acabar el tramo de nueve kilómetros antes del año 2004? ¿Por

qué razón no figura nada en los Presupuestos Generales del Estado para hacer una carretera de dos kilómetros que solventaría el problema por lo menos momentáneamente y que la han solicitado todos los ayuntamientos afectados y, en particular, el de Fene? ¿Por qué razón no se tiene en cuenta que eso mismo se aprobó en el año 1998 por unanimidad en este Parlamento?

Por último, como una forma de actuar del Ministerio, me gustaría llamar la atención sobre el hecho de que en las inversiones en dos obras de gran calado cultural, una en el teatro Jofre de Ferrol que está presupuestada hasta el año 2004 desde 1996, no acaban de aprobar en Consejo de Ministros el convenio con el ayuntamiento, que también tiene todas las partidas perfectamente arregladas hasta el año 2004, por el total que corresponde a cada uno de 500 millones de pesetas, ¿van a aprobar próximamente ese convenio o seguirán figurando las partidas en los presupuestos, pero al no firmar el convenio no se pueden empezar a ejecutar las obras? Es el mismo caso del cuartel de La Herrería, obra del siglo XVIII que ustedes quieren rehabilitar en compañía de la Xunta y del Ministerio de Defensa para colocar ahí una exposición cultural abierta al público.

En definitiva, señor secretario de Estado, le llamo la atención por el hecho de que nosotros vemos excesiva propaganda, confusión, falsas expectativas, modelos inadecuados y, a veces, también retraso en las obras prometidas, retraso que espero puedan ustedes subsanar. En cuanto al modelo, habrá que pensarlo más de una vez, especialmente en lo que se refiere al ferrocarril, para complementar el dinero necesario y aplicar un modelo convencional, pero que sea aceptable para los gallegos y las gallegas a la altura del siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Señor secretario de Estado, voy a ser mucho más breve que los que han intervenido anteriormente porque mis preguntas son muy concretas.

Los aragoneses nos encontramos con que en los presupuestos hay 260.000 millones de pesetas de los cuales se lleva ciento y pico mil millones de pesetas el AVE y el resto se queda para todas las infraestructuras que necesitamos. La realidad es que estas cantidades son muy cortas y pasa lo de siempre, es decir, volvemos a ver incumplidas la mayoría de las promesas que, Gobierno tras Gobierno, nos han venido haciendo desde la época de Alfonso XIII, y eso produce que, en un momento determinado, 300.000 aragoneses salgan a la calle entre festivos e indignados, entre cabreados y esperanzados y volvemos a encontrarnos con la misma historia.

Hace muy pocos días en el Congreso de los Diputados, por mayoría absoluta, se votó una proposición no de ley presentada por todos los grupos parlamentarios en la cual se pedía al Gobierno que se comprometiera con una de las infraestructuras más necesarias y esperanzadas de la utopía de los aragoneses que fue el tren de Zaragoza-Canfranc, Canfranc-Pau. En aquella reunión se decidió que todo iba a ir adelante, pero nos encontramos con que, cuando aparecen los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001, para este proyecto tenemos 50 millones de pesetas. Volvemos a encontrarnos otra vez con la desesperanza. Sí aparecerán luego, en el 2002, 100 millones de pesetas, 500 en el 2003, 1.000 millones en el 2004. Es decir, son planes plurianuales o los infinitoanuales, como yo lo llamo, porque a veces hay temas que vienen de tan lejos que ya parece que vienen del infinito y que se van a perder en la nada. En esa misma situación nos encontramos con la autovía Huesca-Zaragoza-Teruel, que además fue una promesa, en un día de mucho frío y de ciertos problemas de orden público en la provincia de Teruel, del presidente del Gobierno, señor Aznar, quien se comprometió a que en el año 2004 esa autovía existiría. Vistos los presupuestos, nos encontramos con que, por ejemplo, tramos tan importantes como el caso de Paniza-Calamocha, ni siquiera aparece en los presupuestos, cuando además es el más complicado, porque ahora están haciendo los más sencillitos, Santa Eulalia-Teruel, pero los verdaderamente complicados, como es Sarrión-Escandón no empezarán a ser una realidad hasta el 2004. Es decir, que el presidente del Gobierno, según su promesa, dejará de ser presidente de Gobierno y no habrá cumplido la promesa de haber inaugurado la autovía Teruel-Zaragoza.

He de decir que soy una persona de letras y no entiendo mucho de presupuestos, pero por esa razón los miro con mucho detenimiento y con mucha desconfianza, y de pronto me encuentro con que nuestro ministro de Fomento el otro día habló en Huesca de una cosa absolutamente maravillosa. Dijo que a finales del 2002 comenzará a funcionar la alta velocidad entre Zaragoza-Huesca. Yo no entiendo absolutamente nada. Ya me dirá usted dónde aparece esa partida, qué sueño maravilloso es ése. Además, dice otra cosa también. Supongo que como era al final del congreso del PP en Huesca y al día siguiente se veía venir la manifestación de Zaragoza, intentó cortarla de alguna manera, porque también dijo que la autovía de Lérida-Huesca-Pamplona, que es una de las esperanzas de los oscenses, está ya en funcionamiento. Yo creo que en los presupuestos no aparece por ningún lado la autovía, y la verdad es que cuando uno va de Lérida a Huesca, en cuanto llegas a Soses-Alcarrás se acaba ya la autovía y a veces se encuentra uno con el desvío de Binéfar, pequeñas obras de este tipo. Por eso, como yo no soy un matemático y no entiendo de presupuestos, cuando leo estas cosas vuelvo a mirar los presupuestos y me encuentro con

que no están en ningún lado. Supongo que en la emoción de la fiesta y del nuevo secretario del Partido Popular en Huesca deciden hacer estas obras maravillosas y traernos un tren de alta velocidad Zaragoza-Huesca, que no ha pedido nadie. Lo que estamos pidiendo son unos trenes de cercanías que unan Huesca con Zaragoza, de modo que cuando pase la alta velocidad por Zaragoza —espero que nos permitirán que pare en Zaragoza, no sabemos si va a parar en Calatayud—, los de Huesca puedan venir a Madrid mucho más rápidamente.

El otro aspecto que nos sorprende a los aragoneses es el de los aeropuertos. Por lo que respecta al aeropuerto de Zaragoza, que es uno de los que tiene mejores infraestructuras en España —por eso lo tuvieron los americanos durante muchísimos años como base aérea, y durante la Guerra del Golfo se utilizó para sacar desde allí los aviones que no podían aterrizar en ningún otro aeropuerto— de pronto nos encontramos con que de todo el presupuesto que se le va a dar a los aeropuertos españoles, al aeropuerto de Zaragoza le dan 400 millones de pesetas. Esto es absolutamente vergonzoso. El otro día me contaba un periodista que un sitio estupendo para comer en Zaragoza es el restaurante del aeropuerto de Zaragoza, porque nunca hay nadie, siempre está vacío. Los aviones vienen y se van apenas con viajeros. Frente a eso nos encontramos de pronto con una propuesta hecha en el presupuesto que son los famosos 1.500 millones de pesetas para el aeropuerto de Monflorite. Monflorite hasta ahora ha sido un aeródromo que se utilizaba para los vuelos sin motor, que está perdido en medio de los Monegros, que no tiene ninguna infraestructura, y que está al lado de la sierra de Guara. Entonces, habrá que hacer una autovía para ir allí desde Zaragoza y desde Huesca, y eso me parece absolutamente absurdo.

Estas son mis preguntas. Es decir, qué pasa con esos 50 millones de pesetas de Canfranc, qué pasa con la alta velocidad Zaragoza-Huesca, con la que estamos absolutamente emocionados, y qué pasa con esa autovía Lérida-Huesca-Pamplona, que aparece muy tímidamente, siempre con presupuestos que se van a ir dando conforme pase el tiempo. A veces nos encontramos, por ejemplo, que para algunas obras de infraestructuras fundamentales para Aragón, como es por ejemplo la carretera 232 entre Zaragoza y El Burgo —que eso sí que produce también, como decía mi compañero gallego, atascos realmente increíbles en tres o cuatro kilómetros de entrada del Burgo a Zaragoza, o sea la gente que sale de trabajar de los polígonos industriales que hay allí tardan más de media hora para entrar en Zaragoza— se presupuestan 500 millones para el año 2000, pero como la obra no se hace, se añaden esos 500 millones para el año 2001. Es decir, desconfiamos mucho de esta especie de proyectos de ley de la programaciones plurianuales, porque lo que vemos es que lo que no se hace se pone al año siguiente y, como tampoco se cumple, se

pone para el ??????. También me gustaría que nos aclarara si realmente este tren de alta velocidad Zaragoza-Huesca fue fruto de la euforia del final del congreso. En cuanto a la autovía de Lérida-Huesca-Pamplona, me gustaría que el ministro cogiera un coche y viera si la encuentra, porque yo circulo muchas veces por esa carretera y no me la encuentro. Sé que a partir de Soses-Alcarrás o me salgo a la autopista A-2 o me vuelvo a la carretera nacional, que es una carretera muy complicada de tráfico, porque atraviesa una de las zonas más ricas de Aragón, que es toda la vega del Cinca, la zona de Fraga y de Monzón, y nos encontramos ahí mucho tráfico y muchos problemas y peligros.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario de Estado tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Voy a intentar contestar por orden las distintas observaciones o juicios que se han hecho y, en su caso, si soy capaz, las preguntas que se me han formulado. Obvio es decir que, evidentemente, las preguntas que no sea capaz de responder en directo serán contestadas por escrito, como establecen el Reglamento y la praxis.

La intervención del señor Segura, por el Grupo Socialista, ha tenido más un carácter de crítica sobre la metodología de las relaciones informativas Gobierno-Parlamento en materia de ejecución de presupuestos, que de análisis, crítico o no, del proyecto de presupuestos para el año 2001. Por tanto, en mi intervención voy a intentar seguir, porque creo que es lo obligado por mi parte, el tipo de análisis que él ha hecho, sin entrar a analizar de los presupuestos del 2001, en lo que él tampoco ha entrado.

Con carácter general ha planteado en un tono crítico sarcástico, la publicidad que han tenido las comparecencias del ministro, tanto en esta Comisión de Infraestructuras del Congreso, como en el Senado, cuando ha hecho respectivamente en cada una de las dos cámaras la exposición del programa de actuaciones que el Ministerio de Fomento tiene dentro de la política general del Gobierno para esta legislatura. La publicidad que han tenido —y cada uno puede valorar como quiera las intervenciones del ministro— no dimana de ninguna actuación extraña, sino del propio interés objetivo de las cosas que ha dicho el ministro. Creo que formular un programa ambicioso y realista, encajado presupuestaria y financieramente, que atiende al conjunto de las necesidades de la ordenación del territorio en España y que piensa en una clave claramente de futuro con la idea de optimizar los fondos procedentes de la negociación de la Agenda 2000, dentro del programa financiero de la Unión Europea y los fondos estructurales adjudicados a España, que integra una clara visión de contemplar todo el territorio nacional y que, repito, es realista, tiene un interés por sí mismo. Por tanto, el eco

que ha tenido en los medios de comunicación no es más que la justa réplica al interés objetivo que creo tiene, aunque todo es discutible en esta vida, el programa de trabajo que el ministro, con ilusión y con realismo, ha expuesto ante las dos cámaras, primero en el Congreso y después en el Senado, que además es lo que procede.

El señor Segura se ha referido también en sentido crítico a lo largo de su intervención varias veces a una presunta falta de información. La información se da precisamente en las cámaras, compareciendo el ministro cuando procede, el secretario de Estado o quien sea, a explicar qué se va a hacer, cómo se va a hacer y cómo se va a financiar. Por tanto, no se puede a la vez criticar las comparecencias del ministro y quejarse de falta de información, precisamente cuando tales comparecencias han tenido como objetivo dar aquí en esta Cámara, que es donde hay que darlo, la información de lo que se quiere hacer, cómo y con qué dinero.

Ha hecho una referencia también, calificándolo de frase *boutade*, calificación que me parece poco afortunada, dicho sea de paso, a la expresión del ministro de Fomento de que hay que pasar ya de los planes a los planos. Esta es una expresión gráfica que refleja una forma de trabajar, cómo se plantea el trabajo desde el Ministerio de Fomento, y es que hay que pasar de pintar rayitas en los mapas, que pueden quedar muy bien pero que poco compromiso tienen, a hacer los planos. No tengo ningún inconveniente en comparar, como ha hecho usted referencia en algún momento, el PDI que se aprobó en la última legislatura socialista con el plan que ha expuesto el ministro en esta Cámara, porque los planos son los que soportan, a diferencia de las rayas en los mapas, que es lo que algunos llaman planes, la identificación de las obras, de los plazos, de los compromisos para financiarlas, etcétera.

El señor Segura ha planteado que se debata el Plan 2000-2007, como se debatió el PDI en la época de Gobierno socialista, citando al respecto —creo que incorrectamente, aunque evidentemente no lo tengo delante para hacer una comprobación textual— el Reglamento del Congreso. Si no recuerdo mal, lo que dice el Reglamento es que los planes y programas que apruebe el Gobierno a esos efectos se remitirán para su conocimiento a esta Cámara. Le recuerdo —porque además es lo coherente con el Reglamento— que el PDI no fue debatido en esta Cámara para ser aprobado, fue objeto de conocimiento y de resoluciones, que es una cosa distinta.

El plan de actuación del Gobierno con ese horizonte 2000-2007 vinculado, repito, a la financiación comunitaria de la que gracias a Dios disfruta el Reino de España, tiene como objetivo el plan de desarrollo regional conocido, tramitado con todas las comunidades autónomas, que define para las regiones de objetivo 1 los planes inversores y de actuación y que se completa en la exposición que ha hecho el ministro en esta Cámara y en el Senado con el resto de regiones que no

son de objetivo 1. No hay ninguna obligación de formalizar planes o programas de actuación en forma de plan que se remita a esta Cámara. De todos modos, como es evidente, estamos dispuestos a debatir, como ya dijo el ministro el 15 de junio en la propia Comisión de Infraestructuras en la que estamos, cualesquiera de las líneas del programa de actuaciones 2000-2007, cómo, dónde y en la forma que esta Cámara y esta Comisión reclamen al Ministerio, como no podía ser de otra manera.

Ha hecho referencia a distinta normativa vigente, vía órdenes ministeriales, a la de abril de 1989, o determinadas disposiciones de la vigente legislación de presupuestos o a la del año 2001, sobre los sistemas de seguimiento del gasto público y la información a esta Cámara. Aunque ha parecido que puede deducirse de sus palabras que estamos incumpliendo algunas de las obligaciones de información al Parlamento, a la Intervención General o a quien sea, en materia de ejecución del presupuesto, me atrevo a decirle, si S.S. cae en ese error, que no es así. En caso contrario, concretenos, por favor, qué plazos, qué documentación o qué información no se ha remitido a esta Cámara dentro de las previsiones legales o porque haya sido solicitada por SS.SS. vía previsiones reglamentarias haciendo preguntas, planteando interpelaciones o exigiendo comparecencias. Creo que desde el Ministerio de Fomento hay una transparencia absoluta, por supuesto ante la Intervención General y demás órganos de control del gasto público y también ante esta Cámara. Enviamos la documentación que se nos pide y contestamos a las preguntas que se nos hacen. Por tanto, si S.S. carece de información relevante, a su juicio, para el control de la ejecución presupuestaria o para analizar los contenidos del proyecto de ley de presupuestos para el año 2001 seguramente es porque no nos la ha pedido, porque repito que contestamos a todo lo que se nos pregunta y enviamos todos los documentos que se nos reclaman, como no podía ser de otra manera, dicho sea de paso.

Dice S.S. que no se sabe qué destino tendrán las consignaciones presupuestarias de los capítulos 7 y 8 y que sobre lo que piensa hacer el GIF la oposición sólo tiene dos páginas, cuya fotocopia me ha enseñado y se ha ofrecido a entregarme. Sinceramente creo que no es así. En concreto, la memoria del programa de inversión en materia de ferrocarriles es larga y extensa, quizá demasiado, nos lo planteamos así; la tienen ustedes en el tomo rojo correspondiente a la sección 17, del Ministerio de Fomento. Pero precisamente porque el programa de ferrocarriles ha tenido un serio impulso conceptual que empieza a trasladarse en los presupuestos en esta legislatura y a partir de los presupuestos del año 2001, hemos preferido hacer un detalladísimo análisis de los corredores y líneas de actuación en materia de ferrocarriles que tanto el Ministerio, a través del capítulo 6, como Renfe, a través de sus programas de inversiones, o el GIF a través de los suyos, van a realizar en los pró-

ximos años. Lo que me ha enseñado S.S. ha sido únicamente la página correspondiente a la refinanciación de inversiones de las entidades públicas empresariales. Esa es una información, y podíamos habernos quedado ahí porque es la legalmente obligatoria, pero precisamente para que no sea así, para que tengan S.S. todos los elementos de juicio, en la memoria explicativa, junto con los objetivos del programa de inversión en materia de ferrocarriles tiene un detalladísimo análisis, corredor por corredor, de todos los programas de actuación y de las previsiones presupuestarias al respecto.

Me ha pedido los planos. Evidentemente no puedo traerle aquí todos los planos de los miles de contratos que tiene en marcha el Ministerio de Fomento. Si le interesa alguno en particular, pídasenos por la vía reglamentaria —como en algunas ocasiones se ha hecho— procedente y lo haremos llegar a esta Cámara.

En materia aeroportuaria ha manifestado su preocupación por las inversiones en el aeropuerto de Madrid-Barajas, por lo que está pasando con los municipios afectados por la huella sonora. Después ha hecho unas referencias a la polémica habida estos días pasados en Canarias sobre el Plan director de Gando. Las inversiones en el plan Madrid-Barajas me preocupan y me ocupan, las dos cosas, porque tenemos, como sabe S.S., un programa de inversiones muy ambicioso, que de momento se está ejecutando por sus plazos, pendiente en algunos casos de la declaración de impacto ambiental, de expropiaciones u obras en marcha, muy importante, porque en el aeropuerto de Barajas estamos en el punto crucial en el que o ponemos en marcha esas nuevas inversiones o tendremos una situación claramente problemática para que se puedan atender los crecimientos de demanda de uso del aeropuerto que se están produciendo. Si a S.S. le preocupa, como ha dicho, de momento le puedo decir que se están tramitando los distintos expedientes de contratación o de obras o de impacto ambiental que integran el llamado Plan Barajas, de momento conforme a las previsiones y los plazos.

En cuanto a los municipios afectados por la huella sonora, como sabe S.S., se está trabajando en la insonorización de todos aquellos que fueron definidos como susceptibles de ser insonorizados, no los municipios —perdón por la frase— sino las viviendas, como es lógico, tal como se dijo en la declaración de impacto ambiental, y está en estudio —tema polémico pero que queremos tratar con seriedad— si se dan los supuestos para adoptar en algún caso medidas de otro tipo. En todo caso, se están poniendo los medios para cumplir lo que exigió la declaración de impacto ambiental al respecto.

En cuanto a la polémica surgida estos días en Canarias sobre la segunda pista, que más bien sería la tercera, del aeropuerto de Gando, puedo decirle, en primer lugar, que se está tramitando, como sabe S.S., el Plan director del aeropuerto, acaba de terminar no hace

mucho el período de información pública o alegaciones por las instituciones afectadas; por tanto, estamos hablando de un plan que es un proyecto que se ha sometido a información pública y que va a ser objeto de estudio en cuanto al contenido definitivo a la luz de esas alegaciones. Estamos en un procedimiento abierto y no se debe prejuzgar el resultado final. No hay ningún prejuicio sobre si hay que hacer nuevas pistas en unos aeropuertos o no hay que hacerlas, hay que analizar las demandas, las disponibilidades, las exigencias del tráfico, los crecimientos pasados y los futuros y tomar decisiones basándonos en criterios objetivos. Las decisiones de inversión en un tema tan importante, como puede ser abrir nuevas pistas en un aeropuerto u otro, deben responder a los análisis objetivos de los tráfico y las capacidades y no a polémicas circunstanciales. En todo caso, tomo nota de la observación final que ha hecho S.S. al respecto de que probablemente no sean tan discrepantes las opiniones de su grupo y del Gobierno en la materia, lo que me alegraría mucho.

Dice también S.S. —creí entender, aunque no me quedó muy claro—, vinculado a la inversiones aeroportuarias, que se parecen bastante poco las que se anuncian con las que luego se realizan. No sé muy bien en concreto a qué se refería S.S., pero sí aprovecho para poner de manifiesto que desde que se concibe una determinada infraestructura hasta que se traslada a un anteproyecto, se fija sobre el territorio, se hace la declaración de impacto ambiental y se define el proyecto de construcción evidentemente hay cambios, si no hubiese cambios mal irían las cosas; quiere decir que el voluntarismo a priori, previo al estudio del tema, diferiría la solución técnica definitiva. Evidentemente hay cambios y muchos, porque hay que integrarlo en el territorio, hay que integrar las soluciones técnicas definitivas, hay que integrar la perspectiva medioambiental —que es cada vez más relevante, dicho sea de paso— que nos aportan las correspondientes declaraciones de impacto que exige la legislación comunitaria y española. Por tanto, el que haya diferencias entre el primer anuncio o la idea que uno se hace de que hay que hacer una infraestructura y el diseño constructivo final, creo que no debe ser materia de escándalo ni de sorpresa, sino que es lo natural, a mi juicio por lo menos.

Ha hecho referencia a que quiere conocer las declaraciones de impacto ambiental del aeropuerto de Valencia y los acuerdos con el Ministerio de Defensa. Las declaraciones de impacto ambiental las conocemos, tanto S.S. como yo, cuando se publican en el BOE, son resoluciones administrativas que son objeto de publicidad específica. En todo caso, si tiene algún tipo de dificultad para acceder a alguna declaración de impacto ambiental en particular, gustosamente, una vez que se produzca, por supuesto, le enviaríamos copia de la misma, aunque más bien le correspondería al Ministerio de Medio Ambiente, que es el que hace las declaraciones de impacto ambiental y no al de Fomento.

En cuanto a los acuerdos con Defensa sabe S.S., probablemente mejor que yo, que existen instalaciones aeroportuarias de gestión tradicional por parte del Ministerio de Defensa, aunque progresivamente se está intentando optimizar una gestión conjunta o alternativa Defensa-Aviación Civil. Eso se va articulando, como es lógico, a través de convenios, acuerdos y reuniones que van permitiendo definir, desde el punto de vista técnico, qué posibilidades hay de optimizar el uso militar junto con un posible uso civil, repito, complementario-alternativo o alternativo al tradicional militar.

Pregunta si en el año 2001 hay intención de escindir Aena en dos. En estos momentos estamos estudiando la mejor organización operativa de Aena, como es lógico y se hace permanentemente con cualquier organismo vivo, para intentar ir adaptándolo, por una parte, a las exigencias de la normativa comunitaria y, por otra parte, a las exigencias de una buena gestión. No hay intención concreta de hacer nada específico, aunque sí está abierto el debate sobre la mejor estructura organizativa del ente público AENA.

Más que una pregunta sobre política portuaria, ha hecho un juicio crítico sobre la legislación vigente, la autonomía de las autoridades portuarias y a, a su juicio, falta de eficacia de la entidad Puertos del Estado, que, si no he tomado mal la nota respecto a sus expresiones, no ejerce autoridad y no hay política común. No comparto ese juicio. Evidentemente el modelo que establece la legislación vigente en España en materia de organización de los puertos apuesta por la autonomía, da una gran relevancia a las comunidades autónomas a la hora de designar una parte de las personas que integran los consejos de administración de las autoridades portuarias, pero no es un modelo que haya abdicado de la existencia de una política portuaria conjunta. Aparte de la presencia institucional de personas designadas por Puertos del Estado en los consejos de administración de las distintas autoridades portuarias, hay una fluida y permanente relación entre cada una de las autoridades portuarias correspondiente a los puertos de interés general y puertos del Estado en la definición de los planes estratégicos, de la política de inversiones y, por supuesto, de la programación presupuestaria. Como todo modelo puede gustar más o menos, pero no creo que se pueda hablar de una autonomía que excluya completamente una política de carácter general hecha con criterios comunes, aunque no atentatoria a la autonomía de gestión de cada una de las autoridades portuarias. En contra de lo que ha afirmado expresamente S.S., creo que sí hay un liderazgo institucional del Ministerio de Fomento en la dirección y gestión del conjunto de los puertos de interés general a través de la entidad pública Puertos del Estado. En cambio, coincido con S.S. en la referencia que ha hecho de pasada a los fallos que se han derivado de los problemas legales para la gestión de las tarifas portuarias. Intentamos arreglarlo. Ya se ha intentado más de una vez vía legis-

lación con la Ley de Presupuestos o Ley de Acompañamiento. Los tribunales han ido encontrando fallos sucesivos o, por lo menos, los recurrentes lo alegan así ante los tribunales en esa legislación, hecho que ha imposibilitado en algunos casos el cobro de las tarifas. Seguimos empeñados en que el sistema portuario, como es lógico, cobre los servicios que va a prestar y que ha prestado. Este año, en la ley de acompañamiento a los presupuestos, encontrará S.S. también alguna aportación legal que enviamos a esta Cámara para su debate, para intentar arreglar ese problema que es más de formalismo jurídico en cuanto al rango legal que deben tener las disposiciones en que se basen las liquidaciones de las tarifas portuarias, que de contenido en cuanto que nadie discute que deben cobrarse tarifas por la prestación de servicios portuarios.

En materia de ferrocarriles echa en falta S.S. un análisis sobre la liberalización futura del transporte ferroviario. No es tema de ley de presupuestos ni de ley de acompañamiento. España, evidentemente, debe hacer un debate sobre el modelo ferroviario que tiene, lo impone la nueva normativa del paquete ferroviario de la Unión Europea y también la necesidad de adaptarse permanentemente en los esquemas organizativos y de gestión y en los marcos jurídicos a las realidades cambiantes de un modo de transporte como es el ferrocarril, tan importante hoy y más que lo va a ser en el futuro.

Su señoría ha aprovechado esa falta de referencias a la liberalización del transporte ferroviario para incidir, una vez más en su intervención, en la falta de información que tiene para hacer una crítica constructiva de los presupuestos. En particular, alude a que alguna información que tiene en la mano, que no sé cuál es, la ha obtenido por Internet y no porque se haya enviado a esta Cámara. Tenemos a gala enviar a esta Cámara toda la información que se nos pide —no la que no se nos pide, evidentemente— y tenemos a gala también ir colocando cada vez más en Internet, para que pueda acceder todo el mundo —SS.SS. y el resto de los ciudadanos interesados—, toda la información relevante del Ministerio. No creo que deban plantearse como contrapuestas las vías de acceso a la información ministerial vía control parlamentario o vía las modernas tecnologías de la transmisión de conocimientos. Tenemos que seguir utilizando por parte del Gobierno, lo exige la lealtad institucional, la respuesta a los requerimientos de SS.SS. en el ejercicio de sus derechos como diputados y, a la vez, aprovechar los nuevos instrumentos que nos ofrece la sociedad de la información para que SS.SS. y el conjunto de la ciudadanía tengan acceso a toda la información del Ministerio que pueda ser relevante. Les animo a los que estén interesados en conocer por dentro el Ministerio a consultar la información en Internet, porque cada vez estamos metiendo más cosas y seguiremos haciéndolo porque queremos ser transparentes y que todo el mundo conozca la información lo que hay en el Ministerio.

Ha hecho una referencia en ese contexto también a que los colectivos medioambientales están —si he tomado bien la expresión que ha utilizado S.S.— en pie de guerra y que eso plantea problemas de acepción al diseño de los proyectos, incluso al coste de las infraestructuras. Yo no diría que los colectivos medioambientales están en pie de guerra sino que la sensibilidad ambiental en España —y es loable que así sea— está aumentando; que los colectivos, como ha dicho S.S. aunque esa expresión me gusta poco, que encarnan esta mentalidad medioambiental ante la opinión pública cada vez son más activos —y me parece muy bien que lo sean— y que, en consecuencia, esa preocupación medioambiental que nos llega vía Unión Europea, vía nuestra legislación, vía sensibilidad social y, en particular, dentro de esta sensibilidad, vía reclamaciones, quejas, recursos o requerimientos de los grupos conservacionistas, obliga a cambiar a veces los proyectos y a que éstos sean más caros. Los proyectos deben cambiar permanentemente para integrar mejor la perspectiva medioambiental hasta el último segundo y bienvenidas son todas las sugerencias en tal sentido. ¿Que eso cuesta dinero? Por supuesto. Si nos tomamos en serio el medio ambiente y su interiorización en el diseño de nuestros proyectos, eso es caro, pero está asumido. Esta Cámara comparte —porque así se deduce de la legislación medioambiental aprobada— que debemos pagar, en términos de coste de proyectos también, el tomarnos en serio el medio ambiente. Al Ministerio de Fomento esa preocupación medioambiental no sólo no le genera ningún problema, sino que le gustaría liderar, a través de sus proyectos y obras, la clave medioambiental en el diseño de las infraestructuras públicas, aunque eso, evidentemente, tiene un coste económico, porque el medio ambiente cuesta dinero. Hacer actuaciones no respetuosas con el medio ambiente puede ser más barato, pero no es de recibo para lo que nos reclama la legislación española.

En este contexto ferroviario medioambiental ha hecho S.S. una referencia a un concurso del GIF sobre adjudicación de suelo en Zaragoza, que ha sido polémico estos días. Me atrevo corregir a S.S. si me lo permite. No era la adjudicación de suelo, sino la adjudicación del proyecto de construcción y explotación de unos hoteles. En esta materia lo único que ha pasado es que ha habido una primera adjudicación por el consejo de administración del GIF y se está estudiando el recurso por el procedimiento que establece la legislación vigente por la Subsecretaría del Ministerio. La resolución del recurso será la que proceda, la que se deduzca del expediente. El que haya recursos contra resoluciones de la Administración a entidades públicas empresariales y que éstos se analicen objetivamente y no se despachen sin más porque sí, entra dentro de las obligaciones de lealtad con el interés general y el ordenamiento jurídico de los que tenemos en este momento la responsabilidad de gestión del Ministerio.

Ha planteado asimismo dudas sobre el grado de ejecución de los presupuestos tanto en el año 2000 como en años anteriores, y se ha referido en concreto al bajo nivel —según las cifras que ha leído S.S. de ejercicios anteriores— del porcentaje de pagos hecho frente a las obligaciones reconocidas. Debo decirle —y seguro que S.S. conoce la asignatura presupuestaria mucho mejor que yo— que lo relevante para juzgar bien o mal la gestión presupuestaria de un Ministerio es la ejecución en términos de obligaciones reconocidas, porque eso es lo que puede hacer el Ministerio. Los pagos son algo que se hace a posteriori por el Tesoro de España y no tiene nada que ver con la ejecución presupuestaria. En términos de ejecución, es el concepto obligación reconocida el que determina el carácter dado del pago, la obligación asumida por parte del Estado y el derecho, en consecuencia, del acreedor de cobrar ese dinero con cargo a las partidas presupuestarias del ejercicio que se trate. El pago material se hace después, ya no es una gestión del propio Ministerio. Si lo que se quiere ver —repito— es cómo ejecutamos el presupuesto en términos porcentuales para decir que lo hacemos bien, mal, poco o mucho, hay que fijarse en las obligaciones reconocidas y no en el concepto de pagos. Puedo decirle que la ejecución de este año va bastante bien —como sabe no es lineal por doceavas partes—, en términos porcentuales comparativos con otros años estamos un poquito mejor tanto en carreteras como en ferrocarriles, que son los dos grandes presupuestos directos a través del capítulo 6 del propio Ministerio, que en el año anterior. Dado que en ambos se logró, en términos de obligaciones reconocidas, un grado de ejecución bastante alto, cabe presumir que este año será un poquito más alto todavía.

Dice que pasará a través de la Presidencia preguntas por escrito sobre temas puntuales. Evidentemente, lo que nos pase la Presidencia lo contestaremos. Sí agradecería, dado el cortísimo plazo que hay en este trámite para contestar, que sean preguntas atinentes a los presupuestos y no, aprovechando éstos, sobre otros temas ya que a veces cuesta en 48 horas mucho más contestarlo, pero, evidentemente, lo que diga la Mesa de la Cámara será atendido.

Por último, en tono de broma ha hablado S.S. del confort medioambiental de los despachos del subsecretario y del ministro, incluso comparándolos con los de este secretario de Estado. El aire acondicionado en mi despacho no funciona muy bien, a veces paso frío y a veces calor, pero no está tan mal como para hacer obras; por lo menos, de momento, puedo trabajar con razonable confort. En cuanto a las obras que se han hecho en otros despachos del Ministerio —no sólo en los del ministro y del subsecretario sino en otros muchos—, responden a un intento de que se trabaje —y, repito, no sólo por parte del subsecretario y del ministro, sino de mucha más gente— en condiciones dignas. Pongo por ejemplo los gastos que hemos hecho,

vía contratos también (quizá S.S. no los ha encontrado ni en el BOE ni en Internet), en mejorar el aire acondicionado de las instalaciones de Sagrados Corazones, donde está instalada la Dirección General de Ferrocarriles, que eran bastante poco dignas. No sé si se deduce de su tono en broma, pero si se insinúa una presunta inversión no justificada en el despacho de dos altos cargos, debo responderle que se está actuando en todo el Ministerio donde se han detectado problemas, en edificios viejos y en aire acondicionado, que suele ser bastante frecuente, aunque, repito, este secretario de Estado, de momento, puede trabajar en su despacho en las condiciones en que tiene quizá porque es un despacho acondicionado bastante después que el del ministro y el del subsecretario en la séptima planta del Ministerio.

Paso a la intervención del señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, que me ha hecho pocas preguntas, lo que le agradezco porque así no me pone en el brete de comprobar si me las sé o no me las sé. Ha hecho unas consideraciones de carácter general, especialmente en materia de ferrocarriles a las que me gustaría hacer algún comentario, si su paciencia lo permite. Ha dicho que a la luz de las cifras que aparecen en el proyecto de presupuestos para el año 2001, él detecta que no hay un esfuerzo inversor en Galicia o, al menos, que no hay un esfuerzo solidario. Evidentemente, no comparto ese juicio. Creo que hay un esfuerzo inversor muy importante, especialmente significativo en materia de ferrocarriles, porque empieza una nueva línea de trabajo con gran intensidad, se culmina la inversión en las grandes vías de gran capacidad de carreteras para la conexión con la meseta y el resto de España y se plantea iniciar nuevas conexiones, como es el caso del tramo gallego de la autovía del Cantábrico. Siempre se puede decir —y es difícil de rebatir por un alto cargo que comparece aquí— que se quiere más dinero o más rápido, que es un juicio bastante subjetivo. Todos quisiéramos que hubiese más dinero y que fuésemos capaces de gastarlo más rápido. Esa crítica, cualitativa y no cuantitativa, difícilmente puedo contestarla, pero sí me permitirá S.S. que, con la misma convicción con que afirma usted que no se hace un esfuerzo inversor en Galicia, yo diga que sí se hace un esfuerzo muy importante de inversión en Galicia. Pongo el acento de manera especial en los planes ferroviarios porque son una alternativa de futuro muy clara, que estaba pendiente para la tierra por la cual S.S. es diputado. Es más, en un momento concreto de su intervención, cuando se ha referido a los presupuestos en materia de ferrocarriles, y con referencia a la cifra de los 14.000 millones, ha dicho S.S. textualmente que es una cifra inusitada en la historia de Galicia. Pues ese es el juicio que yo hago del esfuerzo inversor que los presupuestos 2001 representan en cuanto a compromiso del Ministerio de Fomento con el futuro de Galicia. Hacemos una planificación cuantitativamente inusitada para lo que ha sido la historia de Galicia en pro del bie-

nestar y el desarrollo económico y territorial de esa comunidad. Bien es verdad que, a continuación de ese carácter inusitado S.S., ha afirmado que es raquíutico. Yo me quedo con lo de inusitado y, por supuesto, no asumo lo de raquíutico.

Ha utilizado varias cifras que no sé muy bien de dónde proceden, desde luego, no de los presupuestos, sobre la cuantía global de la inversión en Galicia en materia ferroviaria. Sin entrar en discusiones de cifras, quisiera volver a decir a S.S. —porque creo que con el ministro ha tenido este debate en algún momento en esta Cámara— que en Galicia tenemos un esquema de trabajo que supone inversiones directas en el capítulo VI de inversiones, inversión real, del Ministerio de Fomento; inversiones que se hacen a través de convenios entre la Xunta y Renfe, Renfe como operador estatal de la red de transportes integrada.

Ha criticado S.S. esas figuras de los convenios porque, a su juicio, suponen que obligamos —creo que ha dicho literalmente— a la comunidad autónoma, a la Xunta, a poner dinero en obras de interés general. Yo debo decir que el sistema de convenios Estado o entidades públicas estatales con las comunidades autónomas para invertir es un modelo muy bueno. Permite adelantar dinero, permite estrategias de planificación inversora integrada, permite cohesionar y coordinar las infraestructuras de interés general, de las que se responsabiliza el Estado, con las de interés autonómico, de las que se responsabiliza, promueve y construye la comunidad autónoma. No creo que sea conceptualmente criticable en ningún caso y tampoco en materia de ferrocarriles en Galicia, aunque, evidentemente, en esta vida todo es discutible y opinable. Me parece muy elogioso que las administraciones autonómicas lleguen a acuerdos con la Administración general del Estado, bien directamente o bien a través de sus entes públicos, para planificar esfuerzos inversores conjuntos. Eso no tiene nada de denostable, sino, todo lo contrario, es muy elogioso y va en la línea de la actuación coordinada Administración general del Estado-comunidades autónomas, que impone necesariamente nuestro sistema constitucional y que, por cierto, aconseja y elogia permanentemente el Tribunal Constitucional cuando tiene que pronunciarse sobre sistemas de relación entre las comunidades autónomas y la Administración general del Estado. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

En este contexto existen —y S.S. ha hecho referencia a ello, aunque, repito, las cifras que maneja S.S. a mí no me encajan— dos grandes convenios, uno directamente de la Administración general del Estado-Xunta, que han sido objeto de una voluntad de modificación a través de un protocolo poco antes del verano, protocolo que se va a traducir en un nuevo convenio que se firmará antes de final de año, y que supone un esfuerzo inversor importante que coordina dos finalidades: una, la modernización, que era la previsión de

los antiguos convenios de la red convencional ferroviaria en territorio gallego, y dos, que es el añadido que le hacemos durante este año y, en línea con lo que el ministro ha tenido ocasión de exponer en su comparecencia del día 15 en esta Cámara y posteriormente en el Senado, empezar la implantación de la alta velocidad tanto para el acceso a Galicia desde la meseta como en la red interior gallega. Vamos a actuar en los tramos de la red convencional que van a ser parte de la red de alta velocidad ya con esa óptica. La actuación histórica de los convenios existentes en materia de modernización en este momento se superpone parcialmente en determinados tramos con concebir esas actuaciones ya en clave del futuro uso a través de la alta velocidad de esas mismas infraestructuras. No tenga S.S. ninguna duda, respecto a dos comentarios que ha hecho, de que la red de alta velocidad gallega estará electrificada, como no puede ser de otra manera, íntegramente y que en el diseño de los proyectos de inversión que vamos a hacer en la red ferroviaria en territorio gallego, no nos limitamos a mejorar algunas curvas o trazados. La red se concibe y las obras se ejecutan pensando ya en el diseño final de la alta velocidad gallega que iremos implementando poco a poco.

Ha comentando, entiendo que en sentido crítico, que no figura ninguna partida de los presupuestos inversores del GIF para el año 2001 en Galicia. El GIF no tiene ningún encargo del Consejo de Ministros todavía para realizar actuaciones en Galicia. Como sabe S.S., el GIF recibe el encargo de las actuaciones concretas para las que queda legitimado en cuanto a proyecto, diseño y ejecución de la obra mediante acuerdos del Consejo de Ministros, que hasta el momento ha encargado varios trazados de alta velocidad, entre los que no está todavía el gallego.

Como balance global de sus críticas a la previsión presupuestaria en materia de ferrocarriles en lo que a Galicia hace referencia, ha hecho S.S. un juicio resumen sobre la afirmación de que no actuamos con modelos coherentes, sino a demanda de los problemas existentes. Como todo juicio cualitativo, evidentemente, se puede formular, pero me permitirá S.S. que le diga, porque así lo pienso sinceramente, que en el caso concreto —el contexto en el que S.S. ha hecho ese juicio de incoherencia o de falta de modelo— del diseño futuro de la red de ferrocarriles en España, en estos meses, desde las últimas elecciones generales, se ha dado un paso adelante muy importante, sobre la base de los trabajos y diseños anteriores, para acabar de definir un modelo ferroviario moderno y competitivo, como transporte capaz de ser de verdad alternativo a la carretera y al aeropuerto en muchos casos, en España. Sinceramente, no se corresponde con la realidad decir que carecemos en este momento precisamente de un modelo ferroviario de futuro en España; más bien habría que decir, a mi juicio al menos, todo lo contrario.

Critica S.S. que no esté diseñada en el programa de inversiones en materia de infraestructura ferroviaria vinculadas a la alta velocidad una conexión de Lugo vía Ponferrada con el resto de la meseta. El Ministerio ha diseñado el acceso de la alta velocidad a Galicia dentro de las opciones de ordenación del territorio gallego, lo que no podemos hacer en estos momentos y en una primera fase es duplicar las infraestructuras. Tenemos que optar necesariamente por una vía de acceso, y eso hemos hecho. Y también critica que olvidemos la conexión con Portugal. No la olvidamos. Estamos trabajando con el Gobierno portugués en el diseño tanto del acceso ferroviario de alta velocidad directo desde Madrid como en el estudio del eje atlántico, como sabe S.S. No se nos olvidan las cosas, lo que pasa es que los problemas hay que ir resolviéndolos paso a paso y uno por uno.

A continuación, y ya en el final de su intervención, ha realizado S.S. algunas preguntas sobre carreteras. Una de ellas ha sido cómo se acaba la autovía, tras los hundimientos habidos, y yo le puedo contestar que el programa de acabado de la autovía sigue siendo, efectivamente, el año 2001, y espero que más bien en el primer semestre que en el segundo. Plantea qué vamos a hacer el año que viene con la autovía del Cantábrico en su tramo gallego. Como sabe S.S. con seguridad, acabamos de sacar a información pública el trazado. Acabada esa información pública, a la luz de las alegaciones que se reciban, se definirá la aprobación definitiva del proyecto y se empezará a realizar el proyecto constructivo. La legislación de carreteras y la medioambiental nos exigen ir por pasos; ni podemos correr más saltándonos trámites legales obligatorios de lo que a veces se nos pide ni podemos obviar ninguno de los trámites que no corresponden al Ministerio, como es la declaración de impacto ambiental. Por lo tanto, durante el año que viene, trabajaremos en el expediente de información pública y avanzaremos todo lo que el mismo nos permita.

En cuanto al cierre final de la carretera Santiago-Orense desde Santo Domingo, dice S.S. que no aparece nada en presupuestos. Se debe a que, en principio, es una obra que se realiza por el sistema de concesión y con inversión privada. Si no recuerdo mal, aunque hablo de memoria, aparece una pequeña cuantía para la fase de proyectos que son necesariamente previos — estudio informático y proyecto— a la licitación del contrato de concesión.

Ha dicho S.S., con este verbo, que le escandaliza el contraste de las cifras del plan global 2000-2007 cuando se contrastan con las previsiones del presupuesto para el 2001. Le ruego a S.S. que no se escandalice. Es evidente que las cifras globales conjuntas para todo el territorio español, o particularizadas para una comunidad autónoma como puede ser Galicia, del programa inversor 2000-2007 no se corresponden con una división exacta por siete años para que salga la misma cifra

todos los años. Sería absurdo que usted y yo cayésemos en ese engaño. Cuando las inversiones parten de la necesidad de hacer los primeros diseños de las obras, durante los primeros años exigen poco dinero, lo que cuestan las asistencias técnicas correspondientes a los estudios informativos y los proyectos, y luego mucho dinero acumulado para realizar físicamente la obra. Por eso, cuando se acaba una obra, hay regiones que bajan de inversión con respecto a los presupuestos del año anterior. Evidentemente, si la obra más importante que se hacía en un sitio se acaba en el año 2000, esa provincia, ese municipio o esa comunidad autónoma tendrá menos dinero en el 2001. Una provincia que tenga poco dinero para llevar a cabo un proyecto tendrá poco dinero durante ese año, ya que un proyecto cuesta, en términos relativos, poco dinero, pero cuando la obra empiece pasará, lógicamente, a tener mucho dinero. No se puede hacer una división, puesto que ello sería desconocer la realidad de la obra pública y de la técnica de contratación administrativa y de gasto presupuestario, de tanto dinero es el programa por tantos años, a la misma cantidad cada año. No. Las cantidades fluctuarán mucho según estemos en fase de obra, de diseño, de proyecto o de finalización. No hay que escandalizarse de que aquí no funcione esa matemática del reparto porcentual de las cifras globales a largo plazo por el número de ejercicios a aplicar.

En concreto, alegando su condición de residente, creo que ha dicho, del Ferrol, me pregunta por algunos temas más locales. Permítame que le diga, para empezar, que no me creo que los partes de la Dirección General de Tráfico estén censurados. No sé el motivo por el que lo dice S.S. No me leo todos los partes de la Dirección General de Tráfico, pero no puedo admitir que se dediquen a censurarlos. Al margen de ese juicio, habla S.S. de las colas que existen en Fene y pregunta por qué no figura nada en los presupuestos. No figura nada en los presupuestos porque, como muy bien ha dicho S.S., es una obra que va a ser realizada por la Empresa Nacional de Autopistas y su grupo, que, por cierto, acaba de adjudicar la obra para la firma del contrato en el consejo de este mes, con lo cual espero que el comienzo de las obras sea dentro de poco.

En cuanto a inversiones en materia cultural, Teatro Jefe y Cuartel de la Herrería, sé que por lo menos en el caso del Teatro Jefe se está tramitando el convenio en estos momentos. No tengo información más puntual, pero, si quiere, le puedo informar por escrito del trámite en el que estamos.

Y para acabar, ha hecho S.S. un juicio global resumido en cuatro términos, de los cuales he tomado nota para hacer una valoración genérica de cómo ve S.S. los presupuestos para el año 2001 en Galicia. Para definir esa valoración de la presentación de los presupuestos, ha hablado de propaganda, confusión, falta de modelo y retraso. En cuanto a la propaganda, tengo que decirle que no. Con respecto a los compromisos presupuesta-

rios, no somos arrieros, pero nos veremos durante el ejercicio y podremos ver cómo cumplimos la ejecución de lo que se prevé en el presupuesto. Confusión, creo que no hay. Aquí están las cuentas públicas y hay un programa de inversiones y una definición de una infraestructura ferroviaria, de carreteras, de aeropuertos y de puertos que podrá gustar o no, pero que responde a todo lo contrario de lo que puede indicar el término confusión. Hay un modelo, una planificación, un diseño y una estrategia de trabajo. ¿Falta modelo? Pues no. Hay un modelo, aunque no se comparta. Y en cuanto a retraso, es siempre un término subjetivo, se puede decir que todo va retrasado, pero de lo que se trata es de ver si somos capaces de no incurrir en todo caso en nuevos retrasos de cara al futuro. Hemos hecho una programación, a través del anexo de inversiones de los presupuestos o de la planificación de actuación de las entidades públicas empresariales, honesto, que creemos que se puede cumplir. Ya sabemos que luego hay muchas incertidumbres, puesto que hay obras en las que la declaración de impacto ambiental se retrasa por complejidades, los tribunales las paralizan circunstancialmente o surgen problemas geotécnicos o para la expropiación de los terrenos. Lo que hemos diseñado tanto en la fase de estudio como en la de obra, sea en carreteras, en ferrocarriles, en aeropuertos o en puertos, es lo que honestamente creemos que se puede realizar durante el año que viene. Ya sé que en esta materia, repito, mientras las cosas no se van haciendo, nadie puede decir exactamente cuál es el paso que se va a dar el 23 de junio del año que viene, ya que hay muchos imponderables que no están en mano de los gestores del Ministerio, pero con los datos de hoy día, con el escenario presupuestario que tenemos y con el grado de definición desde el punto de vista de la tramitación administrativa de cada una de las obras, hemos pintado —si me permiten la expresión— en el proyecto de presupuestos para el año que viene lo que creemos que es factible realizar, iniciar o empezar a estudiar.

Paso, a continuación, a la intervención del señor Labordeta, con el que creo que me entenderé bien, puesto que ha dicho varias veces que es de letras. Como yo soy de letras también, espero que tengamos un lenguaje fácilmente compartible y mutuamente inteligible. Me ha planteado, dentro de un tono de no credibilidad de los aragoneses de los diseños presupuestarios o de inversiones que realiza el Estado, algunas preguntas concretas. Digo lo de la no credibilidad porque yo sí creo que lo que planificamos y dibujamos en los presupuestos se va a realizar, ya que con esa intención lo hemos hecho. Evidentemente, también en materia de inversiones públicas, la fe no es transferible. Si usted o esos aragoneses a los que dice representar en conjunto no cree en ello, a los hechos nos iremos remitiendo para ir comprobándolo.

El primer tema concreto que ha suscitado es el del tren Zaragoza-Canfranc. Ha hecho referencia a la pro-

posición no de ley que se aprobó en esta Cámara por unanimidad, y al contraste entre esa voluntad unánime y los 50 millones de pesetas que aparecen consignados específicamente para su estudio en los presupuestos del año 2001. Me gustaría recordarle que esa unanimidad de la Cámara a favor de este proyecto fue precedida por el compromiso expreso en esta misma Comisión del ministro de afrontar este proyecto. La proposición aprobada no se puede alegar frente al Ministerio de Fomento, sino que ratifica la propuesta de trabajo y el compromiso con ese proyecto que, con carácter previo a la aprobación de la misma, había manifestado expresa y públicamente en el Parlamento el titular de la cartera de Fomento. Y en cuanto al motivo por el que figuran 50 millones, precisamente por ser una idea nueva. Hemos hecho una oferta a Aragón que quizás no estaba tan reivindicada actualmente, pero que responde a una necesidad y tenemos que empezar a estudiarlo. Como decía al principio, las asistencias técnicas para los primeros estudios y diseños de una inversión cuestan poco dinero en términos relativos, sobre todo si se compara con la ejecución material de la obra. ¿Cuándo habrá más dinero? Cuando, definido lo que hay que hacer y tramitado administrativamente, tengamos un contrato y podamos a empezar sobre el terreno a hacer obra.

Plantea también los compromisos del presidente del Gobierno en su momento con la autovía Huesca-Zaragoza-Teruel y podríamos seguir hasta Valencia. Hemos establecido en los presupuestos varios proyectos con consignación, en algún caso para acabarlos y en otros muchos para empezar las obras. Yo me atrevo a tranquilizarle por esa preocupación suya de que el presidente del Gobierno vaya a dejar de serlo sin haber cumplido su palabra. Dejará de ser presidente del Gobierno y estará cumplida su palabra, no se preocupe su señoría.

Ha hablado asimismo de algunas intervenciones del ministro durante este fin de semana. No sé qué habrá leído usted en los periódicos, ya que todavía no he podido echar un vistazo a los resúmenes de prensa que me llegan del fin de semana. Los tengo en el Ministerio y no hace falta que me los dé. La conexión por alta velocidad de Zaragoza con Huesca figura en la comparecencia del ministro del día 15, no es algo que se le haya ocurrido en un congreso. No es ninguna novedad, ha ratificado lo que ya prometió en esta Cámara y forma parte del diseño ferroviario propuesto desde el Ministerio. Y en cuanto a la autovía Huesca-Lérida, sabe S.S. que se está trabajando, si no recuerdo mal, en la fase de estudio informativo.

Inversiones en los aeropuertos. A S.S. le parece poco lo que está consignado para el aeropuerto de Zaragoza y entiendo que le parece excesivo o fuera de lugar lo que hemos previsto respecto a Monflorite. Evidentemente, son opiniones. Merece la pena apostar por el aeropuerto de Monflorite como integrado en la red general y eso exige unas inversiones importante y pensamos que, como en el resto de los aeropuertos, hay

que seguir modernizando, según las necesidades, el de Zaragoza. No tenemos una visión excluyente sino complementaria.

Aunque seguramente se me habrá olvidado alguna cosa, creo que he respondido a todas las cuestiones que he tenido ocasión de apuntar y que me han planteado SS.SS. Sigo a disposición de la Comisión para lo que haga falta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Algún grupo que no haya solicitado la comparecencia y que esté presente desea hacer una brevísima intervención?

Señor Ochoa, ya sabe que es para cuestiones puntuales. Tiene usted la palabra.

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: Señor presidente, no hemos pedido la comparecencia, por lo que solamente queremos fijar nuestra posición.

Quisiéramos mandar un mensaje al señor secretario de Estado, cuya comparecencia agradecemos. Como parece que hay que hacer una referencia al currículum vitae, debo aclarar que tampoco soy de letras, sino de ciencias, pero navego de una forma un poco desconocedora a través de lo que es la economía y los presupuestos y por tanto hay cosas que a veces me extrañan. Me he encontrado con que el aparato de propaganda les ha superado ampliamente respecto a las cifras presupuestarias, por lo que las preguntas van en este sentido.

¿Tengo que creerme lo que la Agencia Efe dice de que las inversiones en el País Vasco por parte del Ministerio de Fomento son 21.050 millones de pesetas o tengo que creerme la cifra del presupuesto en el que, si no me equivoco, las inversiones que aparecen radicadas en Euskadi son de 4.972 millones? ¿Tengo que creerme lo que aparece en el texto que acompaña en el subtomos VII a los presupuestos, que en la página 145 habla de que hay actuaciones en líneas FEVE en Bilbao, cuando se va a la inversión y aparecen cero pesetas? ¿Tengo que creerme que van a actuar, como aparece en la página 146, de forma radical en la supresión de pasos a nivel con 11.191.000 pesetas en Euskadi? ¿Tengo que creerme que van a seguir actuando con cifras que repiten del presupuesto 2000 no ejecutado, y que trasvasan al presupuesto 2001: 50 millones en el acceso al puerto de Bilbao; 180 en la construcción y equipamiento de las estaciones de control marítimo; los sistemas SMS de control y salvamento con cero pesetas? ¿O tengo que creerme lo que aparece en la página 140 —eso sí me lo creo— de cómo se instrumenta que la Y vasca aparece como pendiente de la declaración de impacto ambiental, cuando se ha presentado en el organismo correspondiente, en enero de este año, y los plazos habituales de resolución suelen oscilar entre dos y tres meses?

El Grupo Vasco es pesimista porque reiteradamente en los presupuestos vamos consiguiendo cifras que

luego no se ejecutan. Nosotros queremos creer, pero no podemos. Tendremos que hacer un acto de fe a futuro, de cara a este Ministerio, pero bien vendría que ustedes acompañasen con alguna actuación a ese acto de fe. Estamos hablando de un Ministerio que en el año 1997 firma un convenio para reparar la Legua del Rey, tramo de la N-I, que tiene el récord de accidentes. Es la carretera del Estado, quitando algunas periurbanas, con mayor tráfico de camiones y con la accidentalidad tremenda que está registrando en seis kilómetros pertenecientes al Estado, en el tramo del Condado de Treviño, dentro de la provincia de Álava.

Se firma el convenio en 1997 y hoy es el día —año 2000, bastante avanzado— en que no se ha hecho nada. Para que nos apeemos de ese pesimismo y podamos creer en las promesas y en los presupuestos, le pediríamos una actuación urgente del Ministerio en ese tramo. Y quisiéramos —no voy a mencionar la palabra engaño— que no se nos maree. Porque todavía la semana pasada, tuve la ocasión de hacer una pregunta al señor ministro sobre la actuación prevista por su Ministerio en la carretera N-I, tramo Miranda-Burgos, y me dijo que ya se estaba trabajando en la circunvalación de Miranda. Me voy a la inversión prevista parra la variante de Miranda de Ebro y veo cero pesetas. Cuando se hace una pregunta que, por lo menos se nos conteste con la realidad y no para marearnos. Quizá es que yo esté equivocado y esté ese dinero ubicado en otro sitio, es lo que quisiera preguntarle.

También le voy a hacer una pregunta de tipo general. ¿Cree usted que la distribución económica del Ministerio está equilibrada teniendo ubicado el 70 por ciento de su inversión en entidades y organismos autónomos? ¿Qué piensa hacer a futuro, se va a mantener esta línea de la inversión a través de organismos y no directamente o se va a reconvertir?

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra don Benigno Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Sobre las preguntas de ¿tengo que creerme...? No puedo decir nada, repito, son extemporáneas. Como es lógico S.S. puede creer lo que quiera. Sí puedo decirle que, salvo error u omisión, los presupuestos son los presentados y pretenden ser realistas, como dije en una intervención anterior. Vamos a gastarnos, en principio, si somos capaces de que los trámites administrativos no tengan desviaciones por causas no imputables al Ministerio, lo correspondiente a que se ejecuten los estudios, los tramos de obra, los proyectos que como tales se definen singularmente en los presupuestos.

Como no voy a contestar —entre otras cosas porque sería incapaz— a cada una de las preguntas que me ha formulado con el tenor inicial de ¿tengo que creer-

me...?, voy a limitarme a contestar a la primera porque creo que engloba a las demás. Me plantea S.S. si tiene que creerse que el presupuesto inversor, según la Agencia Efe, es de 21.000 millones de pesetas en el caso del País Vasco, para el año 2001 o si es de cuatro mil y pico, como S.S. dice encontrarlo en los presupuestos. Las dos cosas son verdad. El presupuesto inversor va a ser de 21.050 millones de pesetas exactamente, pero los 4.973 millones son los que aparecen en el capítulo 6. Pero repito, y haré referencia después a la afirmación final de S.S., las inversiones del Ministerio de Fomento no sólo figuran en el capítulo 6, inversión directa. Además, en el caso del País Vasco, al no tener competencia nosotros en materia de carreteras, porque corresponden a la comunidad autónoma, obviamente en el capítulo 6, que es un porcentaje muy importante de la inversión directa del Ministerio, no aparece por esa vía de inversión en el territorio del País Vasco. Por tanto, hay 4.973 millones en el capítulo 6 del Estado para el País Vasco, y hay 21.050 millones, que es el conjunto de la inversión, porque suma a los 4.973 del capítulo 6 exactamente los 16.077 que invierte ese conjunto de entidades públicas empresariales u organismos autónomos adscritos al Ministerio, que también aparecen en los presupuestos, en tomos distintos, porque así lo exige la legislación presupuestaria.

En el Condado de Treviño la inversión concreta prevista es de 1.610 millones de pesetas, y en Miranda de Ebro se va a actuar aunque no haya encontrado S.S., nominativamente, el proyecto en los presupuestos. De hecho, la semana que viene tenemos una reunión con el alcalde de Miranda.

Por último, preguntaba si el presupuesto está equilibrado cuando cerca de un 70 por ciento se gasta a través de entidades públicas empresariales. Depende de qué entienda usted por equilibrado. Si entiende la perfecta concomitancia entre ingresos y gastos, sí. Si por equilibrado entiende que cada infraestructura se afronta por el marco presupuestario y de gasto que prevé la legislación vigente, sí, está equilibrado. ¿Estaría equilibrado si desapareciese la inversión de las entidades públicas empresariales, por poner un *desideratum*, y se fuese a los presupuestos del Estado? No. Porque una parte importante de los ingresos con que se afrontan estas inversiones no procede de las arcas del Estado, procede de los ingresos que por su actividad comercial tienen las entidades públicas empresariales. Si se quisiese cambiar el modelo, por decirlo de alguna manera, y retrotraer toda la inversión del Ministerio de Fomento a través de la vía tradicional de la inversión real de la Administración general del Estado, vía capítulo 6, haríamos muchas menos cosas, no haríamos aeropuertos, por ejemplo, que se autofinancia; no haríamos puertos, que se autofinancian; no optimizaríamos los fondos europeos como hace el GIF, para poder construir las infraestructuras, y no haríamos la inversión en alta velocidad, etcétera. Creo que esta estructura de gasto

precisamente para lo que sirve es para optimizar todas las fuentes posibles de dinero que se pueden poner al servicio de la creación de infraestructuras, dinero que sale del Tesoro, de las arcas del Estado, de la Unión Europea y que se reparte, sin pasar por el Estado, a través de estas entidades para optimizar el gasto, porque, si no, no habría correspondencia entre la capacidad inversora, con dinero de presupuestos, del capítulo 6 y los fondos de la Unión Europea, y perderíamos financiación comunitaria, cosa que sinceramente que este país no se puede permitir.

Permite también adecuar el sistema de gestión del gasto y de la obra a la especialización de determinadas infraestructuras, de tal manera que son órganos especializados en aeropuertos los que hacen la inversión aeroportuaria; son órganos especializados en ferrocarriles los que hacen la inversión en ferrocarriles; son órganos especializados en materia portuaria los que hacen la inversión portuaria. El sistema es objetivamente bueno, mejorable como todo en esta vida, y sobre todo en esta coyuntura económica y financiera, con el reto que tiene España de absorber toda la financiación comunitaria que negociamos, dicho sea de paso, también a través de la Agenda 2000 en la cumbre de Berlín. Es la estructura que permite optimizar toda esa financiación europea, trasladándola a obra real hecha en España, en beneficio de los ciudadanos, que es de lo que se trata. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Seguiremos con esta apuesta de mantener la diversificación de las estructuras de gasto para optimizar el dinero que el Reino de España se puede permitir poner en el horizonte del año 2007, al servicio de la creación de infraestructuras.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Después de lo sucedido aquí esta mañana, después de la comparecencia del señor secretario de Estado y de las contestaciones que ha dado a los que le han demandado la clarificación de algunos temas sobre los presupuestos del Ministerio de Fomento, únicamente me resta felicitar al señor secretario de Estado por las aclaraciones que nos ha hecho y por la brillantez con que las ha expuesto. Sería muy largo empezar a hacer un análisis detallado y pormenorizado de estos presupuestos. Estos presupuestos son muy importantes, tienen unas operaciones de capital que crecen un 21 por ciento respecto a las del ejercicio precedente. La distribución cuantitativa demuestra una priorización del gasto que, en un país moderno, se podría suscribir por cualquier grupo parlamentario, y desde luego por el nuestro.

Al mismo tiempo —y con ello termino, para dar paso a los demás comparecientes—, agradezco el tono que han empleado los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios.

Señor secretario, muchas gracias por sus aclaraciones y reciba mi felicitación cordial, en nombre de mi grupo, por su brillante intervención. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿en concepto de qué pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, en concepto de turno de réplica, aunque sean dos minutos.

El señor **PRESIDENTE**: No existe el turno de réplica, porque ya ha habido todas las intervenciones que estaban previstas. Si ahora reabrimos el debate —que no estaba previsto, porque está ordenado así—, lo alargaríamos innecesariamente, ya que lógicamente todos los demás grupos también me pedirían la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el señor secretario de Estado ha hecho algunas valoraciones de ciertos contenidos de mi intervención anterior que quisiera matizar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un minuto.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, según los datos con los que nosotros nos hemos movido —datos al 31 de agosto—, durante el año 2000, de un crédito global para inversiones reales de 1 billón 37.000 y pico millones de pesetas, había obligaciones reconocidas —usted ha estado insistiendo, pero esos son los datos con los que nosotros nos movemos, los de las obligaciones reconocidas— por un importe de 318.691 millones de pesetas, es decir, el 30,7 por ciento de ejecución, repito, a 31 de agosto. No nos parece en modo alguno que sea una ejecución muy positiva ni para sentirse muy satisfecho.

En segundo lugar, quiero matizar que cuando este grupo habla de planes y planos se está refiriendo a que el Gobierno tendría que presentar por el Registro de la Cámara el Plan director de infraestructuras de este septenio, publicarlo en el boletín y someterlo al debate de la Cámara —tiene la mayoría suficiente—, porque es bueno que se oiga a los grupos parlamentarios, que se tenga en cuenta a las comunidades autónomas, a los ayuntamientos y a los colectivos que puedan decir algo, porque eso es enriquecer y hacer coparticipar a todos en las infraestructuras de este país y porque es la definición de un modelo social y de un modelo de administración del territorio.

Por último, por lo que se refiere a aspectos concretos, señor secretario de Estado, en mis manos tengo el librito de tapas rojas en el que se recoge, en el programa 513.A, la infraestructura del transporte ferroviario y aparece el catálogo de actuaciones. Pero una cosa es el catálogo y otra la memoria de los estudios previos, de la política logística de transporte y de la definición

de lo que se quiera hacer en su globalidad, justificativa luego de las actuaciones singulares.

Por último, señor presidente, convirtiendo el minuto en minuto y medio, que duda cabe que otro modelo de intervención ante el secretario de Estado sería coger el listado de todas las actuaciones que tengo en mis manos, comunidad por comunidad —Andalucía, Aragón, Asturias, etcétera— e ir formulándole preguntas específicas sobre el estado de ejecución de la obra o del encargo o de la consignación. Esto será precisamente objeto de las preguntas que le formularé.

No obstante, me ha dejado preocupado en un aspecto: el desarrollo aeroportuario de Canarias. Quizás no me expliqué lo suficientemente bien o quizás el secretario de Estado no lo captó. Podemos coincidir, si hay una actitud generosa de definición de un modelo aeroportuario para una región archipelágica, en que recibe tratamiento singular. Es la única comunidad del Estado español a la que el Tratado de la Unión Europea de Amsterdam, en su artículo 299.2, le reconoce el concepto de ultraperifericidad. En consecuencia, las infraestructuras vinculadas a las políticas de transporte requieren una actitud generosa del Gobierno, que en el caso de los aeropuertos canarios implicaría la infraestructura de campos de vuelo, de los que nos se dispone hoy día, en ambos aeropuertos y de todas las terminales nuevas que posibilitem la fluida intercomunicación entre las diferentes islas y el resto del Estado, tal como mandata la Constitución española y el Tratado de la Unión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tiene un minuto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor secretario de Estado, hay datos que son contundentes y brillan por sí mismos. Lo que está escrito, está escrito, y son 67.000 millones de pesetas en nueve años —eso no me lo invento yo, está ahí—, 1998-2007; después, a partir del año 2004 hay unos supuestos 31.799 millones de pesetas; en total son, en doce años, 99.000 millones de pesetas. Eso para lo más que da es, como dijo usted, para la modernización de una red convencional, pero no para una modernización conforme a las necesidades de Galicia. Según nuestro criterio se trata de un modelo muy deficiente y no es un modelo apropiado para Galicia. En ese modelo, ustedes marginan, en función del peso específico que tiene el eje atlántico, no hacen una red para la relación interurbana de Galicia, no tienen en cuenta la importancia que tiene esta red para transportes y mercancías, la conexión con Portugal también está marginada y tienen la obsesión por el acceso a Madrid, que me parece respetable, pero que también es respetable no compartirla.

Por último, si los convenios con las administraciones autonómicas son tan bárbaros para las cuestiones que son competencia del Estado, empiecen por firmar-

los con la comunidad de Madrid y con la de Valencia para hacer el AVE, con la de Sevilla para hacer el AVE a Sevilla, con las de Cataluña y Aragón para hacer el AVE, con la de Castilla y León para hacer el tramo a Valladolid, y así sucesivamente. Sin embargo, curiosamente, este método es el que aplican a Galicia, pero no para esto. Para la autovía Santiago-Ourense el método es que cargue la Xunta con una parte del dinero que hay que dar a la concesionaria, y nosotros (¡Bárbaro!) sólo tengamos una red de carácter general. O que haga la obra Audasa para una ciudad que no tiene ningún acceso por autovía y que hay que pagar, porque el peaje lo estamos pagando. Así también lo hacemos todos los ciudadanos. Nos reunimos en una asamblea multitudinaria, ponemos cada uno 5.000 pesetas y acabamos haciendo la obra. Pero este es un modelo obsoleto y perjudicial para nosotros.

Lo último que le pido —ahora ya en plan rebaja, que seguro que lo puede modificar— es que se preocupe, si puede, por el convenio del Teatro Jofre, que está cerrado desde hace dos años, y tenemos miedo de que incluso nos lo puedan quemar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Voy a intentar utilizar un concepto de minuto menos laxo que el del señor Segura, para hacer unas últimas apreciaciones ante las cosas que se han dicho.

En primer lugar, quiero agradecer al portavoz del Grupo Popular sus palabras. Es verdad que son unos presupuestos que se han hecho con un claro criterio de ordenación del territorio, de integración y de visión de futuro de las grandes redes de transporte. En ese sentido, agradezco las palabras del representante del Grupo Popular.

En cuanto a la intervención del señor Segura, el grado de ejecución —podemos debatirlo cuando quiera— no es lineal. Los ejercicios se abren a partir del 1 de enero, el proceso administrativo se pone en marcha y el proceso de ejecución es progresivamente acelerado hasta final de año; hoy es igual que hace diez años, y me temo que dentro de quince pasará lo mismo. Como gestor de los programas que corresponden a creación de infraestructuras del Ministerio, no tengo ninguna preocupación y sí mucha ocupación, como es lógico, por el grado de ejecución que tengamos a final de año, que estará en los niveles de los últimos ejercicios o un poquito mejor.

En cuanto a la previsión hecha, me alegra que reconozca que en el tomo rojo —aunque veo que su fotocopia es del tomo azul en vez del rojo, que es la versión originaria del programa de infraestructuras— se incorpora, en materia de ferrocarriles, un catálogo —como usted lo ha llamado—, que es precisamente un diseño de los corredores en los cuales vamos a actuar. Me dice

que ese catálogo se le queda corto porque falta la memoria explicativa de tipo logístico sobre la red de transporte; evidentemente. Sería mucho pedirle a la ley de presupuestos de un año que incorpore un análisis de tipo logístico de futuro sobre el diseño del conjunto de las redes de transporte de los distintos modos posibles en España. Es un debate que se ha producido muchas veces en esta Cámara, puede producirse siempre que quieran, pero no es la ley de presupuestos de un año concreto la que debe incorporar esa información, sino, en todo caso, las conclusiones que van saliendo de ese debate —cara al gasto del Estado—, que es continuo y permanente durante los doce meses de cada ejercicio, para planificar el gasto en el siguiente. Vuelve a plantearme el tema de que traigamos aquí un PDI. El programa de inversiones del Ministerio de Fomento para esta legislatura y en el horizonte del 2007 ha sido expuesto ya, y consta en el «Diario de Sesiones», por el ministro de Fomento en su comparecencia en esta Comisión y en la correspondiente del Senado con un grado de detalle que me atrevería a calificar de casi exhaustivo, y está abierto al debate. Nos hemos reunido en estos meses de legislatura, que son pocos, recuerdo, con prácticamente todas las comunidades autónomas. Nos queda en estos momentos únicamente una reunión formal y global, aunque ha habido reuniones parciales, con Ceuta y Melilla; con los gobiernos de todas las demás comunidades autónomas nos hemos reunido, precisamente para contrastar, debatir e intentar complementar criterios y hacer un juicio lo más compartido posible sobre el diseño de las redes de infraestructura cara al futuro, y además puedo decirle que con un grado de consenso bastante acertado respecto al programa expuesto por el ministro en esta Cámara y en el Senado, aunque existen, como es lógico, discrepancias puntuales territorialmente.

Por último, sobre el consenso que cree puede existir en materia aeroportuaria en Canarias, tomo nota de la observación o puntualización. Evidentemente, en el dilema que ha planteado S.S. entre que se haya explicado mal o yo haya entendido mal hay que optar por que yo haya entendido mal, pero seremos absolutamente respetuosos en el diseño del modelo aeroportuario con la normativa europea, con el Tratado y con las necesidades singulares de Canarias. Por tanto, si esa es la óptica con la que S.S. va a afrontar en estos próximos años las discrepancias o concomitancias con el Gobierno en la materia, estoy seguro de que estaremos más en el lado de la concomitancia que en el de la discrepancia.

En cuanto al señor Rodríguez, siguen sin encajarme sus cifras. El convenio entre la Xunta de Galicia y el Ministerio son 80.000 millones de pesetas; la inversión total en la red de alta velocidad prevista dentro del programa 2000-2007 son 432.199 millones de pesetas. Se empieza este año con mucho menos dinero, como es obvio y lógico, porque estamos iniciando, como decía antes, las actuaciones, bien sean de obra, que algunas

nuevas aparecen ya y además con características de alta velocidad en los presupuestos de 2001, o bien sean, repito, de asistencias técnicas para estudios informativos o proyectos. Debería S.S. repasar de nuevo las cifras. En todo caso, ocasión habrá durante el ejercicio para hacerlo, pero no tenga ninguna preocupación porque el plan ferroviario para Galicia es coherente, se encaja perfectamente y al milímetro, si me permiten la expresión geométrica, con las previsiones y el análisis presupuestario del horizonte del plan y, por supuesto, de los presupuestos de esta legislatura. No nos hemos ido ni un milímetro más allá en la rebaja de la calidad —apostamos por una red de alta velocidad interna en Galicia y no sólo por los accesos en alta velocidad a la meseta—, y además está encajado presupuestariamente lo que hay que hacer tanto en la red interior como en el eje atlántico, como en los accesos a la meseta, para que Galicia tenga un sistema ferroviario, cuando se acabe este plan, absolutamente digno de lo que se ha diseñado para el resto de España y que permita tiempos y calidades competitivos con los modos alternativos de transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor secretario de Estado.

Sin levantar la sesión, de manera informal vamos a hacer un receso de cinco minutos para que se sitúe el siguiente compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (MENÉNDEZ MENÉNDEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000173) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000251.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión con la comparecencia de don Adolfo Menéndez Menéndez, subsecretario del Ministerio de Fomento, pedida por el Grupo Popular y por el Grupo Socialista.

En primer término, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **ORTÍZ GONZÁLEZ**: Señor Subsecretario, en el trámite de comparecencia del subsecretario de Fomento se ha concentrado la intervención en dos puntos fundamentales, y voy a ser fiel a esa tradición. El primero es una información más precisa, que, por cierto, se ha solicitado en la comparecencia del señor secretario de Estado, sobre el grado de ejecución del presupuesto en curso con carácter general, no tanto en cada uno de los centros del departamento como en el conjunto del Ministerio, para tener la ocasión de valorar el nivel de actuación inversora del departamento y comparar con ejercicios anteriores. Un segundo capítulo ha sido una referencia a la problemática de vivienda. Queríamos solicitar del señor subsecretario que nos diga

cuál es la consignación final y total que la política de vivienda merece al Ministerio. El señor secretario de Estado nos ha hablado de una cifra de 107.000 millones, lo que es el capítulo de vivienda fundamentalmente orientado a subsidiación de intereses, pero sabemos que hay otros capítulos de actuación de vivienda en el seno del departamento como es la actuación de la sociedad Sepes y algunos otros capítulos del Ministerio concernientes al mismo tema y, en conexión con la política de vivienda del departamento, la problemática de las ayudas a la entrada, que ha suscitado un debate en las numerosas ocasiones que ha sido abordado en el Pleno en las últimas semanas. La cifra (y esta sería la pregunta) de esta primera previsión que figura en los capítulos correspondientes a vivienda, de 9.000 millones de pesetas, es cerrada o es susceptible de incorporaciones a cuenta de otros capítulos de las actuaciones del departamento en materia de vivienda. ¿Sería imaginable un trasvase del capítulo de subsidiación de intereses a este renglón específico que es la ayuda a la entrada?

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor subsecretario, vamos a realizar la intervención del Grupo Parlamentario Socialista por dos intervinientes, por quien le habla en este momento y por el señor Morlán. Queremos hacerle una descripción de nuestras preocupaciones en lo que se refiere a los servicios de transporte que dependen de la subsecretaría del Ministerio de Fomento. No nos vamos a dirigir esencialmente a los temas infraestructurales, que serán objeto de debate posterior, tanto con el presidente del GIF, el de AENA, el del ente Puertos del Estado, como lo ha sido con el secretario de Estado que le ha precedido, sino esencialmente en los servicios de transporte.

España es un país proa de la Unión Europea hacia el Magreb, es un país que reúne unas singularidades excepcionales. Dispone de dos archipiélagos singularísimos en distinta ubicación geográfica, dos ciudades situadas en el continente africano, que son comunidades autónomas también del Estado español y un territorio continental. Son tres ubicaciones geográficas diferenciadas que tienen que marcar no sólo políticas infraestructurales diferenciadas, sino esencialmente servicios del transporte, que, reitero, dependen de su Subsecretaría. En ese sentido, vamos a hacerle reflexiones una a una, y no nos vamos a referir a los contenidos específicos de los distintos programas que van desde el 513.B, sobre subvenciones y apoyos al transporte terrestre, a los restantes que integran las partidas presupuestarias de los programas, cuya responsabilidad corresponde a la Subsecretaría.

En primer lugar, vamos a referirnos a aspectos de naturaleza marítima. La Dirección General de Marina

Mercante depende de esa Subsecretaría, la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (Sasemar) también, así como la empresa pública que tiene la titularidad de los remolcadores de altura y como elemento auxiliar en el salvamento de la vida en la mar, que es Remasa. Sobre estas tres nos gustaría hacerle algunas reflexiones breves a modo de pinceladas, pero no nos indique, como hizo el señor secretario de Estado, que compareció anteriormente, que no hemos hecho referencia a temas muy puntuales, porque creemos que el subsecretario tiene que tener una visión global. Ya especificaremos visiones singulares con los restantes intervinientes.

Nos preocupa, señor subsecretario, la situación del salvamento marítimo nacional. La Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo aparece diseñada en la Ley de Puertos del Estado de la Marina Mercante de noviembre de 1992 y a partir de ese momento, con altibajos en su funcionamiento, que no es menester analizar en estos instantes, va consolidando una infraestructura, no sólo capitanías marítimas en los puertos, sino además una infraestructura logística de apoyo a las embarcaciones que circulan por los mares sobre los que tenemos responsabilidades. No podemos olvidarnos de que Finisterre o el tráfico del Estrecho, constituyen rutas de la más alta densidad del mundo. Son centenares de miles de embarcaciones mercantes que transportan pasajeros o mercancías peligrosas, además de centenares de miles de embarcaciones deportivas o de otra índole. Con el vigente Plan nacional de salvamento marítimo se ha ido produciendo un debilitamiento del equipamiento de que dispone la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Intuimos que usted se verá obligado, como no puede ser de otra manera, a defender el vigente IV Plan nacional de salvamento marítimo en todos sus términos. Pero los ligeros incrementos porcentuales que se producen en las consignaciones presupuestarias, no responden al incremento de peligrosidad que se ha venido experimentando. Y que no se califique de otra manera nada más que desde el ejercicio de la responsabilidad institucional. El conjunto de siniestros que en los últimos seis, siete u ocho meses se han producido refleja un dato evidente, y es que hay un debilitamiento en el número de tripulantes en los buques de la marina mercante española y en los de otros países.

Consiguientemente, se ha producido un descenso del nivel de seguridad marítima y también, por consiguiente, es necesario poner en marcha un mecanismo mayor de apoyo a la lucha contra la siniestralidad, a la defensa de la vida en la mar y a la lucha contra la contaminación.

Nosotros creemos que el actual Gobierno —y vamos a presentar enmiendas a las distintas partidas presupuestarias en esa línea— tendría que incrementar la dotación del vigente plan nacional, modificarlo, incrementar el número de remolcadores de altura, porque, señor subsecretario, quiero recordarle que por primera vez en la historia en los primeros días del mes de

agosto se produjo un accidente en el Estrecho en el que curiosamente dos buques de la Compañía Trasmediterránea colisionaron entre sí, y por el conocimiento que tengo del tema, me arriesgo a indicar y recogerlo en el «Diario de Sesiones» que esa colisión es fruto del descenso en el número de tripulantes, capitanes de la marina mercante, pilotos de la marina mercante, que las compañías tienen a bordo, están disminuyendo el número de tripulantes, les recargan de actividad laboral y se produce el debilitamiento en la atención por parte de los oficiales. Si hubiese en España un organismo especializado en los siniestros marítimos, de la misma manera que lo hay para el tema de los siniestros aéreos, tengo la más absoluta convicción de que el dictamen iría en esta línea. Usted recordará ese accidente que pudo haber supuesto una auténtica tragedia. Fallecieron ocho o nueve personas, los que iban en la proa del buque que embistió al otro, pero pudo haber sido infinitamente más grave. Ni que decir tiene que en el accidente de un petrolero en aquellos días en las mismas aguas ocurrió exactamente igual; hubo otro petrolero en aguas de Finis-tre, y no voy a hacerle el catálogo.

Creo que un remolcador de altura en cada cornisa —hoy hay cinco remolcadores de altura, si no me falla la memoria— constituyen un equipamiento muy corto, el convenio que les vincula con las empresas titulares de remolcadores de los puertos no es válido, porque una cosa es un remolcador que remolca en un puerto para ayudar a la operación de atraque o desatraque y otra es lanzarse en unas situaciones de condiciones meteorológicas y marítimas adversas y para eso no tienen el equipamiento correspondiente.

Creo que un ejercicio de responsabilidad nos tiene que llevar a incrementar esa dotación. Lo digo porque somos un país ribereño, porque hay 27 puertos de interés general, porque el 80 por ciento de las mercancías que entran y salen de nuestros puertos lo hacen transportadas por barcos, y porque además desde una política de intermodalidad —y nos identificamos en sus principios—, como es intentar canalizar el mayor número de mercancías, sacarlas de las rutas de las carreteras y meterlas en el transporte ferroviario —que es un avance en la intermodalidad para una distribución más racional del transporte de mercancías—, las redes transeuropeas de transporte recogen claramente en la directiva comunitaria correspondiente las instrucciones a los países comunitarios de canalizar el transporte de mercancías a través de buques de la marina mercante. Luego todas las partidas presupuestarias de Sasemar y de la Dirección General de Marina Mercante creemos que deben ser sometidas a retoque.

En segundo lugar y en esta materia de transporte marítimo, señor subsecretario, nos preocupa que la Dirección General de Marina Mercante no adopta decisiones para combatir situaciones que violentan normativa comunitaria. Se ha creado en la ruta Canarias-Península un *pool* marítimo con el transporte de una

cantidad de un 60 por ciento superior de las mercancías de esa ruta que debe ser objeto de análisis por parte de la Subsecretaría. Años atrás el Tribunal de la Competencia, a instancias de la dirección general y del servicio de la competencia del Ministerio de Economía, declaró improcedentes situaciones como las que de nuevo han vuelto a suceder. Nos preocupa el cuerpo de marina civil, llevamos una serie de años reclamando su consolidación y no avanza. Esperamos —y es un tema directo de su competencia, me parece recordar— que usted pueda contestarnos al respecto.

Segundo bloque de materias con carácter general, navegación aérea. Señor subsecretario, al secretario de Estado de Infraestructuras le hemos planteado, a modo de brochazos, que el organismo AENA —cuyo presidente naturalmente comparecerá y le especificaremos situaciones concretas— es un organismo que tiene que ejecutar políticas dictadas por el Gobierno, pero tiene que dar un paso al frente no sólo en materia de infraestructuras, sino esencialmente en materia de personal. No es aceptable en el año 2000 que nos encontremos en la situación de monopolio que ejercen los controladores aéreos sometiéndonos a situaciones conocidas años atrás. Pero hay que decir las cosas, señor subsecretario, no podemos seguir con tan escaso número de controladores que ha llevado al Gobierno incluso a tomar la decisión de incorporar aquellos que se encontraban en licencia especial retribuida con edades superiores a los 60 años para que puedan suplir o cubrir huecos y servir al proyecto de control aéreo.

La situación geoestratégica, a que hice referencia al comienzo de mi intervención, nos obliga a tener valentía institucional, a mejor dotar Senasa como empresa pública dedicada a la formación de personal, ésa es una de las funciones que le competen a la Subsecretaría y mucho me temo, señor subsecretario, que han tomado un rumbo erróneo, equivocado. Prácticamente se ha cerrado la antigua Escuela Nacional de Aeronáutica en Salamanca, se han eliminado las actuaciones de Senasa en Salamanca, se ha firmado un convenio con empresas aeronáuticas privadas en lugar de ejercer la labor institucional como le corresponde al Estado que forma licenciados en químicas, ingenieros industriales, licenciados en medicina o ingenieros agrónomos y tiene que formar titulados en una especialidad en la que el único empleador es el Estado. No hay empresa privada que dé empleo a un controlador aéreo y este diputado, señor subsecretario, veterano parlamentario socialista, lo planteaba también a anteriores gobiernos socialistas con los resultados conocidos en este momento, pero mirar hacia atrás no me impide mirar en positivo hacia adelante y desde luego actuaciones que en otros momentos no se llevaron a cabo no me impiden reivindicar que se hagan en estos momentos desde la óptica del servicio público. De ahí que el debilitamiento de Senasa, a pesar de la construcción del nuevo edificio que se está haciendo en el área de

Barajas, es algo que debe ser objeto de enmiendas, y será objeto desde luego por parte del Grupo Parlamentario Socialista, a efectos de mejorar las partidas presupuestarias reguladoras de la actividad formativa en ese área de control.

Por lo que se refiere a la tercera modalidad del transporte —estoy haciendo definiciones digamos que gruesas y a vuelapluma— creemos que los acontecimientos que hemos vivido vinculados al crecimiento del precio del combustible, que afortunadamente han conducido a un acuerdo en el Ministerio de Fomento con las asociaciones de transportistas más caracterizadas, ponen de manifiesto la existencia de una situación estructural que el Ministerio tiene que acometer y nos parece que debe corresponder a la Dirección General de Transportes y Ferrocarriles, que depende del subsecretario —consiguientemente de S.S.—, y en ese sentido, nos gustaría conocer la cuantía. Aun cuando tengo en mis manos el texto de las bases del acuerdo entre las organizaciones profesionales de transportistas y empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte y los Ministerios de Hacienda, Economía y Fomento, que si bien es cierto que no está cuantificado y que consta de 26 bases que integran el documento —naturalmente no voy a leer ni una sola de ellas—, nos gustaría conocer la cuantificación. En noticias de prensa se nos dice que significa la aportación de unos 100.000 millones de pesetas por parte del Ministerio y queremos saber si está recogido en la partida presupuestaria correspondiente, porque naturalmente esa cuantía nosotros no la hemos detectado hasta ahora y probablemente se tendrán que introducir quizá en la ley de acompañamiento las enmiendas que los grupos parlamentarios presenten. Pero, señor subsecretario, los problemas volverán en el 2001, aun cuando es previsible que disminuya el precio del combustible. Es previsible que disminuya el precio del gasoil si baja el precio del galón, el precio del crudo; pero nosotros creemos que las jubilaciones anticipadas, el apoyo a la renovación de la flota, entre otras, tienen que constituir una serie de líneas de actuación del Ministerio para ayudar a la modernización de la flota y sobre todo aumentar la seguridad en la carretera, ya que el número de siniestros no es nada desdeñable y en ocasiones son imputables a errores de los conductores, derivados del número de horas o del exceso de carga que entre ejes meten en el vehículo, y por último para posibilitar la libre competencia de la empresa transportista española ante la empresa transportista francesa, inglesa, noruega, alemana, que dentro de la implementación de las políticas de liberalización del transporte de mercancías por carretera, ya de plena aplicación en toda la Comunidad Europea, ha cogido un poco a traspié a la empresa española y esa labor de dirección política del Ministerio le corresponde a la Subsecretaría. Nos gustaría conocer, en esta fase de tramitación del presupuesto, cómo recoge la implementación de políti-

ca acompañada con las consignaciones de las correspondientes partidas presupuestarias.

Finalmente, y de forma breve, el transporte ferroviario. Me he referido a los cuatro. En el transporte ferroviario se entrará con el presidente de Renfe y del GIF al análisis de las actuaciones específicas correspondientes, pero sí es muy importante que nos indique el señor subsecretario qué normativa está elaborando el ministerio o va a poder presentar en la ley de acompañamiento, avanzar en la intermodalidad dentro del sector ferroviario, incluso en la intermodalidad de mercancías, por cuanto el ente Puertos del Estado, que depende de usted, y otros entes participan en puerto seco, en las sociedades gestoras que hicieron las inversiones de puerto seco en Coslada y en algún que otro lugar más, y no es sólo invertir, sino definir políticas lo que a usted le corresponde.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán. Quiero recordarle que el señor Segura se ha comido el 80 por ciento de su tiempo. Espero que sea razonable en su intervención.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Seré razonable, no se preocupe.

Muchas gracias, señor subsecretario, por estar en la Comisión de Infraestructuras del Congreso. El tema que planteo está relacionado con la política de vivienda y de suelo, que está incluida en los presupuestos. En principio, a mí me gustaría que nos aclarara las cifras globales, porque en los programas 431.A y 432.A se hace referencia a que en el 2001 se van a gastar en el conjunto de los programas 214.000 millones de pesetas, 1.000 millones menos que el año pasado en ambos programas. Sin embargo, lo cierto es que cuando uno coge las noticias de prensa y ve cuál es el gasto del Ministerio en política de vivienda a través de la Dirección General de Arquitectura y de Vivienda, se encuentra uno con cifras muy variadas y en nada de acuerdo con lo que se plantea en el propio presupuesto. Por tanto, le pediría que usted me aclarara si en la política de vivienda y suelo el Ministerio de Fomento, en la programación que tiene establecida en el presupuesto, son esos dos programas o hay alguna cantidad más en algún otro sitio que pudiera incorporarse a lo que ustedes definen como política de vivienda.

En el programa 431.A, señor subsecretario, se observan algunas peculiaridades que me gustaría comentar para que usted me la aclarase. En el de transferencias de capital, capítulo 7, en el año 2001 hay una previsión de gasto de 98.066 millones de pesetas, algo inferior a la del año 2000 que era de 98.318 millones de pesetas. Sin embargo, cuando vamos a la distribución de comunidades autónomas, ayuntamientos y otras instituciones, vemos que la diferencia varía y que hay un tratamiento muy diferenciado, concretamente en lo relativo

a comunidades autónomas, y me gustaría que me aclarara. Para adquisición y rehabilitación de viviendas, por ejemplo, disminuyen de manera mayor o menor las subvenciones que se dan a las comunidades de Aragón, Canarias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia, La Rioja, Murcia, Ceuta y Melilla y se incrementan las comunidades de Andalucía, Asturias, Madrid y Valencia, si bien éstas dos últimas experimentan un crecimiento muy notable respecto al que experimentan las comunidades de Andalucía y Asturias. Es decir, parece que hay una prima especial a estas dos comunidades y nos gustaría saber a qué obedece este aumento de subvención. Después ustedes incorporan un concepto nuevo, que es el fondo para varias comunidades autónomas de 1.584 millones de pesetas. En el año 2000 no había nada de eso, es una novedad que incorporan ustedes a este presupuesto y quisiera saber a qué finalidad va destinado ese fondo, qué tipo de criterios se van a poner encima de la mesa para su distribución y con qué objetivo, porque el hecho de que no tenga carácter finalista este tipo de fondos de ayudas para la adquisición y rehabilitación de viviendas nos preocupa un poco, ya que motiva que exista dispersión e inseguridad en el diseño de los planes que llevan a cabo las propias comunidades autónomas en razón a los recursos que se les aporta desde el Estado.

En las transferencias a corporaciones locales, ustedes disminuyen no mucha cantidad, pero pasan de 230 millones del año 2000, a 297 del año 2001. La mayor novedad está en las transferencias a familias e instituciones sin fines de lucro. Aquí introducen un factor que tiene que ver con el diseño del plan de vivienda que ustedes están planteando y que quisiera aclarar. De un lado, desearía que nos remitiera, no sé si lo tendrá usted aquí a mano, de manera somera, no hace falta que nos acompañe el tocho que nos mandaba cada tres o cuatro meses relacionado con el cumplimiento del plan de vivienda, sino unas cifras muy sucintas sobre el número de convenios suscritos en el año 2000, la cantidad convenida, el número de viviendas de diversas modalidades de VPO que se han ido construyendo poco a poco en las comunidades autónomas. No hace falta que usted lo especifique por comunidades autónomas. No me ponga usted todas las entidades de crédito con que han suscrito el convenio, porque me puedo pasar el día leyendo entidades de crédito, aunque no creo que debido a la ejecución presupuestaria vayan mucho más allá de las que había el año pasado.

Hay otra cosa que le quiero comentar, señor subsecretario, respecto a estas sociedades que ustedes introducen, esta nueva política de vivienda que ustedes plantean y parece que quieren consensuar con las comunidades autónomas. Ustedes han tenido una reunión de la Conferencia sectorial de vivienda, en la que no han puesto encima de la mesa ninguna actuación concreta y sí han anunciado la publicación de un real decreto en el que iban a perfilar cuáles eran los puntos

concretos de la política de vivienda. Entre ellos estaba la eliminación de la subsidiación y la incorporación de la subvención y de hecho ya destacan para el año 2001 9.000 millones de pesetas y lo plantean, como una enmienda que me hizo el otro día el señor Ortiz de forma alternativa: bien subsidiación o bien subvención. A mí me gustaría saber si es que ustedes ya eliminan definitivamente la subsidiación y la cambian por la subvención o qué otro tipo de medidas están dispuestos a implementar para el fomento, la promoción y el desarrollo del plan de vivienda que tengan repercusión presupuestaria. A lo mejor nos encontramos con que algún tipo de medidas que ustedes planteen de ayudas o de apoyos a determinadas iniciativas no tienen el debido reflejo presupuestario. Me gustaría que nos perfilara (si no es ahora con más tranquilidad en las próximas no sé si son 34 o 72 horas que nos mandan la información) los puntos más destacados de lo que ha de ser el plan de vivienda o la complementación del plan de vivienda que ustedes tanto están anunciando.

Hay un par de temas que quisiera plantearle en relación con lo que es la ordenación de la edificación, que es el programa 432.A. Uno es el nivel de ejecución de un proyecto que ustedes tienen de inversiones de 4.100 millones del año 2000 y que ustedes lo elevan a 4.993 millones para el año 2001. Desearía saber qué tipo de inversiones son las que están llevando a cabo a través de este programa concreto. También entre los objetivos de ordenación y fomento de la edificación, si usted se acuerda, señor subsecretario —me imagino que lo conocerá perfectamente—, la Ley de ordenación de la edificación plantea la elaboración de un código técnico de edificación. Normalmente este código técnico, en función de las conversaciones y acuerdos que hemos tenido en los últimos tiempos, ya debiera estar elaborado, no porque tenga algún tipo de connotación presupuestaria, pero sí es un objetivo de la política de vivienda que tiene que tener su Gobierno, que debiera figurar entre los objetivos, aunque sólo fuera en la literatura y no figura. Me gustaría saber si ustedes piensan llevar a cabo la elaboración de este código técnico al que hace referencia la Ley de ordenación de la edificación y también de qué manera se plasma en presupuestos la existencia de una asistencia técnica para la elaboración de las consecuencias de aplicación de la disposición transitoria de la Ley de arrendamientos urbanos. Hace unos días se aprobó en el Congreso la propuesta de un miembro del Grupo Parlamentario Mixto para elaborar un documento sobre las consecuencias del régimen transitorio de la Ley de arrendamientos urbanos, y desde luego no creo que sea posible hacerlo sólo con los medios del Ministerio de Fomento. Imagino que echarán mano de algún otro tipo de ayuda o apoyo exterior, porque indudablemente es un asunto complejo que no veo reflejado en estos presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): En primer lugar, quiero decir que para mí es un honor comparecer en esta Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados por primera vez en esta legislatura, con motivo de la explicación de los presupuestos del Ministerio para el año 2001. Voy a tratar de contestar a todas las preguntas con el mismo planteamiento que se ha hecho; obviamente, se han planteado algunas cuestiones de carácter general que tienen traducción presupuestaria concreta, y voy a tratar de responder en esa línea general. Aprovecho para decir que, aunque voy a intentar contestar a todas las preguntas, contestaré hasta el nivel que pueda y en algún caso me remitiré a una información posterior, ya que en la reestructuración que se ha hecho de los órganos superiores del Ministerio de Fomento, la Subsecretaría, además de cómo Subsecretaría queda encargada de los transportes y como órgano regulador por excelencia, bien sea de autopistas, de transportes, etcétera, mientras que toda la parte de infraestructuras está en la Secretaría de Estado, además de la política de viviendas, que naturalmente conozco en sus líneas generales, ya que participe en la Conferencia sectorial desde mi posible aportación en el plano técnico-jurídico y regulador, pero es una política que corresponde al secretario de Estado. No voy a utilizar ese argumento para eludir una respuesta, sino que voy a responder hasta donde pueda, pero si hay cuestiones que en este momento no conozco o hay que matizar algún dato, se lo enviaré con mucho gusto en el plazo indicado.

Siguiendo el orden de la exposición, diré que don Luis Ortiz planteaba dos cosas, una de las cuales la dejaré para el final, ya que todos estamos hablando de lo mismo, del conjunto del gasto en vivienda, y sí contestaré ahora a la otra, el grado de ejecución presupuestaria, que es tan importante como la buena planificación del presupuesto.

En lo que se refiere al grado de ejecución presupuestaria, y concretamente al Ministerio de Fomento, el señor Segura manejaba algunas cifras que yo creo se referían al conjunto del presupuesto del Estado, porque no me encajan con las del Ministerio. En lo que se refiere al Ministerio de Fomento, nos encontramos, a 30 de septiembre, con la ejecución del 42,23 por ciento. En el año 1999 hubo un 37,70 por ciento y en el año 2000 un 42,23; es decir que vamos claramente por encima de la ejecución del año anterior. Esto apunta a que el resultado final, que en 1999 fue del 93,77 por ciento, este año alcance el 95 por ciento de ejecución. Esto en lo que se refiere al conjunto del presupuesto del Ministerio de Fomento para este ejercicio. Por tanto, hay que decir claramente que la ejecución presupuestaria sigue en la línea de mejora, como no puede ser de otra manera, porque es lógico que los presupuestos se ejecuten en su integridad, que a ser posible se ejecuten al cien por cien y si fuera posible (aunque

lógicamente a lo largo del ejercicio puede haber alguna modificación de crédito, alguna transferencia, etcétera), de acuerdo con lo planificado, porque demostrará la solidez de la planificación presupuestaria y su posibilidad de ejecución.

Paso a referirme a las cuestiones que ha planteado el señor Segura sobre los diferentes transportes y luego hablaré de vivienda, respondiendo a los señores Morlan y Ortiz. Para el Ministerio de Fomento (yo creo que siempre, pero en esta legislatura de manera expresa y así lo puso de manifiesto el señor ministro en su primera comparecencia) la seguridad en el transporte, bien sea marítimo, terrestre o aéreo, es una prioridad en sí misma y al servicio de esa prioridad estamos haciendo todos los esfuerzos posibles, lógicamente, también en el terreno presupuestario, dentro de lo razonable en un presupuesto global que abarca muchos fines. Sabemos —lo he dicho en alguna ocasión públicamente— que la seguridad absoluta, la indemnidad absoluta es imposible, pero trabajamos intelectualmente como si lo fuera e intentamos, mediante el esfuerzo y la anticipación prevenir el mayor número posible de incidentes y accidentes. En ese fin no tenga duda, señor Segura, estaremos siempre de acuerdo.

Cada uno de los tres modos de transporte fundamentales (aéreo, terrestre y marítimo) tiene ámbitos geográficos y físicos distintos y tradiciones y normativas distintas. Por poner un ejemplo, diré que en el ámbito del transporte terrestre hay un planteamiento claramente nacional en la regulación, aunque con una proyección europea absolutamente ineludible, mientras que en el ámbito del transporte marítimo o aéreo por su propia naturaleza hay, una incidencia mucho más clara de la regulación internacional y una mezcla de normativas.

Su señoría plantea con acierto (y me alegro de que lo diga, porque es un argumento que yo mismo he utilizado en el pasado Consejo de Ministros de Transportes en Luxemburgo) que España es uno de los países que más clara conciencia tiene, hablando por ejemplo de petroleros de doble casco y de otros aspectos, de lo que supone el tráfico marítimo, no sólo por su volumen, sino por su posición geográfica, ya que tenemos dos de los puntos a través de los cuales transita más tráfico marítimo del mundo: Finisterre y el estrecho de Gibraltar. En el estrecho de Gibraltar hay unos dispositivos especiales de distribución del tráfico que en este momento y siguiendo instrucciones mías, está estudiando la Dirección General de la Marina Mercante para implementar algunas otras zonas, para las entradas de algunos otros puertos que así lo requieran por su densidad, y como digo trabajar en esa línea de mejorar en la medida de lo posible la seguridad. Efectivamente, hay un Plan nacional de seguridad que está vigente, que termina en el 2001 y en el que estamos trabajando para hacer el nuevo plan, como el ministro comprometió en su primera comparecencia. En ese sentido, el desarrollo de ese Plan nacio-

nal que va a terminar el año que viene se ha producido de una manera satisfactoria, aunque el juicio habrá que emitirlo al final del todo y siempre, cuando hablamos de seguridad, hablamos de términos relativos, uno puede hacer hincapié en las cosas que han ido bien o en las que no han ido tan bien, y ahora haré referencia al incidente que usted mencionaba del abordaje este verano en la bahía de Algeciras. Por tanto, creemos que las dotaciones presupuestarias que a lo largo de estos años han ido alimentando ese plan de seguridad han sido suficientes y que las dotaciones presupuestarias que están planteadas este año —sin perjuicio de que esta tarde, en su intervención, el presidente de Sasemar y el director general de la Marina Mercante pueda precisar los medios, etcétera— son también suficientes. Ello no obsta para que como responsable de transportes siempre trate de que haya más medios personales y materiales no sólo en el transporte marítimo sino en los tres modos de transporte.

Ha planteado otra cuestión que yo quiero no rebatir, sino aseverar en la línea de lo que usted planteaba, porque es también mi preocupación. Me dice usted que en el transporte aéreo hay una comisión de incidentes y accidentes que funciona con carácter independiente y que así tiene que ser también en el transporte marítimo. En este momento hay una subdirección y un grupo creado por la legislación vigente que se ocupa de esas materias con absoluta independencia; por ejemplo, el grupo de estudio que está trabajando con absoluta independencia en los abordajes que se han producido este verano y en cualquier otro incidente que se produzca. En el futuro de los diferentes modos de transporte y de la relación entre infraestructuras y transportes en ese plano general, los órganos reguladores que sería los que están en la Subsecretaría, tienen que velar porque el conjunto de los operadores, clientes, usuarios, empresas, etcétera, que haya en ese mercado se comporten con arreglo a las normas generales que lo regulan en todos los ámbitos; no sólo en el de su propia competencia, sino también, lógicamente, en el de la seguridad.

Si tomamos las estadísticas, no me parece que el argumento sea exactamente como usted lo exponía, en el sentido de que en los seis o siete últimos meses haya habido más incidentes que con anterioridad. Mantengamos un número de incidentes estadísticamente bastante pequeño, pero que no satisface en nada al Gobierno; y no puede satisfacer ni a este Gobierno ni a los que le han antecedido ni a los que vengan, porque, como he dicho, intelectualmente, lo que se persigue es la indemnidad absoluta. No obstante, quiero matizar, para que se vea como una figura lo que usted planteaba muy bien, en el sentido del abordaje en la bahía de Algeciras de dos buques, con el resultado desgraciadísimo de una serie de muertes, y el abordaje posterior entre un buque petrolero y otro quimiquero en la misma zona, porque se nos da un buen argumento en otra línea de actuación

que estamos siguiendo. En el primer aspecto, lo único que tengo que decir es que no creo que sea exactamente el problema de los remolcadores, sino que lo fue la rápida salida de las lanchas, y gracias al buen funcionamiento del servicio de salvamento en Algeciras, se evitó justamente que pasaran más cosas, porque gracias a la salida rápida se pudo comprobar que los buques estaban en condiciones de navegabilidad para arribar a puerto y además se pudo rescatar a la gente con rapidez, etcétera. Creo que en ese sentido el mecanismo funcionó, sin perjuicio de que no me voy a pronunciar, porque ya he dicho que está trabajando la Comisión correspondiente sobre los detalles del incidente.

Ha planteado usted un argumento que yo no discuto y sobre el que tampoco me voy a pronunciar, porque dependerá de lo que diga la comisión de investigación, pero que sí comparto por vía de principios. Se plantea en el transporte marítimo, en el transporte aéreo y en el transporte terrestre la duración de las jornadas y la preparación de las tripulaciones, de las dotaciones o de los chóferes de los diferentes medios. En eso, por vía de las competencias de inspección que tenemos en cada caso, vamos a incidir en la medida de nuestras posibilidades. Por ejemplo, una de las bases que está precisamente en el acuerdo con los representantes del sector del transporte y que se comentó explícitamente con los consejeros de las comunidades autónomas en la conferencia sectorial que se ha planteado esta semana, es una mejor redacción de las infracciones y sanciones en materia de transporte para prevenir, entre otras cosas, cualquier tipo de práctica desleal que en definitiva lleva como consecuencia a lo mejor el exceso de horas de conducción que pueda generar algún tipo de riesgo.

En cuanto al otro incidente, aprovecho para señalar que pone de manifiesto —repito, siendo estadísticamente menores, pero no conformándose con ello el Gobierno— la línea de actuación que estamos siguiendo, y me refiero a la implantación de los petroleros de doble casco, que ha sufrido un impulso en el último Consejo de Ministros de Luxemburgo y muy especialmente por parte de España en la organización marítima internacional, puesto que fue el país que planteó la solución que en este momento está aunando en principio la posición europea. Ese segundo incidente, que también se está investigando, no ha tenido mayores consecuencias, entre otras cosas —yo no soy un técnico y si a lo mejor me equivoco en la expresión me perdonará— porque el buque abordado, aparte de los tanques de combustible, tenía algún otro tipo de tanque intermedio, de lastre o de lo que fuera, no sé cómo es técnicamente, lo que expresa con toda claridad la importancia de ir en los plazos más breves posibles hacia los petroleros de doble casco, porque si no hubiese tenido ese doble tanque de protección, ese hueco de protección, el riesgo de que se hubiese producido un

accidente sería mayor. Y no sólo se ha producido ese incidente sino que a lo largo del año se han producido otros muchos que seguimos muy puntualmente, a veces también porque la gente corre riesgos inadecuados, excesivos, etcétera. Nos preocupan muchísimo las manchas de contaminación y esta misma semana hace quince días que hemos tenido una colaboración muy intensa con las autoridades francesas en la persecución de un buque que se detectó haciendo prácticas en el Cantábrico, naturalmente fuera del mar territorial español, y que fue inspeccionado al llegar al estrecho de Gibraltar, dentro de nuestras posibilidades. Es decir, no sólo hay un planteamiento a nivel nacional sino que a nivel europeo y desde una perspectiva global y mundial es necesario considerar esos aspectos de seguridad marítima. Por lo tanto, en eso coincidiremos siempre y creo que el planteamiento presupuestario que en este momento hay sobre la mesa para el año 2001 posibilita acometer la finalización del plan de seguridad y asimismo el análisis y el estudio para la implementación de un nuevo plan a futuro que perfeccione, como digo, el que ya está vigente.

Me plantea usted otra cuestión, digamos colateral, que no tiene nada que ver con la seguridad, como es la de la conferencia en el caso del transporte marítimo a Canarias, también hay algunas en otros ámbitos. Creo recordar que hay alguna pregunta parlamentaria formulada por escrito que ya ha sido contestada, pero, en todo caso, lo único que puedo decir en este momento es que esté tranquila S.S. en el sentido de que como órgano regulador la Subsecretaría y la Dirección General de la Marina Mercante harán todos los esfuerzos para que se cumplan las reglas correspondientes. Por ejemplo, en este momento estamos planteándonos las consecuencias de la decisión comunitaria, en otro ámbito geográfico distinto, en relación con el contrato de Trasmediterránea, que supone su terminación antes de tiempo, que no su invalidación, porque creo que en eso ha habido alguna tergiversación de información técnica. Por lo tanto, si se me permite la expresión, estamos atentos a la jugada, como no puede ser de otra manera, porque es nuestra obligación, para que también en el ámbito del tráfico marítimo funcione la competencia, pero una competencia que dé un servicio suficiente y de calidad a todos los territorios, en este caso de España y muy singularmente, como es lógico —esa condición archipelágica de Canarias naturalmente la comparto—, a aquellos que están colocados en ubicaciones geográficas determinadas. Alguna vez he dicho en esta Cámara y repito ahora que Canarias es una especie de pedacito oceánico en el corazón de España, y nosotros, desde el punto de vista de Marina Mercante, somos perfectamente conscientes de ello.

En cuanto a la navegación aérea, habría que distinguir claramente dos aspectos porque ahora está separada estructuralmente del Ministerio y no es una separación artificial sino una reforma estructural que persigue

una finalidad perfectamente definida que es la que acabo de describir. Una cosa es lo que haga Aena desde el punto de vista de la seguridad del tráfico aéreo, de la gestión de sus aeropuertos en tierra, que tiene que ser naturalmente óptima, y otra cosa es la gestión reguladora de la seguridad en términos generales, que corresponde en cuanto a expedición de títulos, comprobación de los libros, etcétera, a la Dirección General de Aviación Civil. Estamos trabajando en ello y le puedo dar algunas pruebas concretas. Esta misma semana ha aprobado el Gobierno la reglamentación que regula un título muy necesario, por la incidencia que estaba teniendo y el riesgo de los accidentes, como es el de piloto agroforestal. Como se ha comprometido el ministro en su primera comparecencia, estamos trabajando en los planes de los diferentes aeropuertos.

En el caso concreto de los controladores, ya hemos mantenido reuniones con los representantes de los mismos y hemos estado trabajando en la posibilidad de reuniones para el diseño futuro. Efectivamente, Senasa, es un instrumento fundamental. No obstante, permítame que le diga que hay dos cosas distintas. No ha habido un desmantelamiento en absoluto de Salamanca. Por un lado, está la escuela de pilotos, con participación de algunas compañías privadas, para formación de pilotos, eventualmente para la vida civil, digamos pilotos civiles sin procedencia militar, porque históricamente, como S.S. conoce perfectamente, esa era la procedencia de la mayoría de las titulaciones. Pero, sobre todo, en materia de controladores, hay un perfeccionamiento de los medios y de las capacidades desde Senasa muy claro. Esta misma semana ha aparecido una noticia en prensa que ilustra esta idea en línea con lo que S.S. apuntaba del nuevo edificio, como es la adquisición de los simuladores a la empresa Indra para poder hacer ese trabajo de formación. Somos conscientes de esa necesidad y sobre todo somos conscientes de lo que S.S. ha puesto de manifiesto, que esa necesidad hay que satisfacerla con tiempo, planificando y evitando en lo posible que los problemas nos cojan sobre la marcha. Es una necesidad que, como S.S. ha puesto muy bien de manifiesto y yo no se lo reprocho porque me parece absolutamente legítimo, se le puede pedir al Gobierno anterior, al Gobierno actual, al Gobierno futuro, a todos los gobiernos, cualquiera que sea su color. Yo asumo esa petición y esa obligación. Por lo tanto, deseo tranquilizar a S.S. porque estamos trabajando en esa línea creo que correctamente.

Por último, en lo que se refiere al modo transporte terrestre, fundamentalmente transporte por carretera —luego me referiré brevemente al transporte por ferrocarril—, efectivamente se ha adoptado una serie de medidas en esos acuerdos que se han alcanzado con los transportistas para solventar la tesitura en la que nos encontramos en relación con los costes del carburante. Pero permítame que le diga, señoría, que usted está ratificando con su pregunta, y me alegro, justamente el

planteamiento que el Gobierno ha hecho desde el primer momento. El problema del coste del carburante es coyuntural, aun con toda la incidencia que tiene, que obviamente nadie niega; pero el problema del transporte por carretera es un problema distinto, es una visión a medio y a largo plazo de reformas estructurales, de hacia dónde tiene que ir efectivamente ese transporte. Siendo eso así, le voy a dar primero las cifras, que son las que han salido en la prensa. Hay 52.900 millones en diferentes medidas fiscales y va a ver inmediatamente S.S. como justamente persiguen esas reformas estructurales. Luego hay otra serie de medidas: fomento de la competencia, reforma de la Ley de inspección y de sanción, convocatoria de la conferencia sectorial, en este caso de transporte, que ya se ha hecho para empezar a diseñar un documento que permita, en la relación cargadores transportistas y para la inspección, soportar mejor ese control, etcétera, otra serie de medidas que no tienen esa traducción económica.

En la primera parte, por lo que se refiere al paquete global de medidas fiscales está absolutamente claro, señoría, y le agradezco la oportunidad que me da de reforzarlo aquí en esta Cámara, que se persiguen dos efectos nítidos, uno, apoyar en esta coyuntura al sector de transporte en función de la subida del precio de los carburantes y, otro, acometer en parte esas reformas estructurales que son necesarias. Hay aspectos como la reforma de la tributación de módulos, con la adaptación a los nuevos precios, que evidentemente tienen ese carácter de apoyo a las circunstancias, o hay aspectos como la reducción del 75 por ciento para el año 2001 del impuesto que grava los seguros, que también hace referencia a este momento estructural, con 10.000 millones de pesetas aproximadamente de coste. El resto de las medidas apoyan desgravaciones fiscales que fomentan la modernización, concretamente para todos aquellos elementos que permitan a los diferentes medios y a los diferentes tipos de vehículos incorporar ventajas estructurales para los discapacitados y, sobre todo, para conseguir un parque más ecológico. En esta última línea no sólo se mantienen las desgravaciones, sino que para facilitarlos se reduce de 5 a 3 años el plazo de amortización de los vehículos y introducen otra serie de medidas que potencian en definitiva esa mayor modernización del parque de vehículos. Se ha constituido además en esos acuerdos una comisión de seguimiento que dará puntual cumplimiento a esos aspectos. Algunas de las medidas, además, las que era posible, se han puesto en marcha este viernes a través de un decreto-ley. Usted habla de otras medidas que no son de apoyo a la renovación de la flota, que son absolutamente fundamentales y que tenemos sobre la mesa, si queremos hacer, como concluyó la conferencia sectorial de esta semana, un discurso razonable de lo que debe ser el transporte en el contexto de la Unión Europea y queremos presentarnos en las decisiones que la Presidencia francesa pretende plantear en diciembre con una

construcción coherente, en la que —repito— ha habido una coincidencia fundamental entre prácticamente todas las comunidades autónomas en esa conferencia sectorial.

Usted me habla de jubilaciones anticipadas o —como se dice técnicamente en el argot del transporte— de las ayudas al abandono de actividad. Pues bien, señoría, no sólo estamos de acuerdo nosotros, si no que lo están todas las comunidades autónomas en ese diagnóstico de que ese elemento estructural de a lo mejor el exceso de demanda en determinadas condiciones es un problema, hasta tal punto que mucho antes de que se produjera el conflicto de los últimos días, nada más llegar al Ministerio y que nos pusimos en contacto inmediatamente —como es lógico— con el comité nacional de transporte, y ya se adoptó una medida, que es ampliar a alguna parte de los vehículos de viajeros y de los conductores de viajeros estas ayudas. En los acuerdos está el estudio a futuro y progresivamente de la posible ampliación de esas ayudas. Además está con efecto desde el año 2000 —y figura en el Boletín Oficial del Estado del pasado viernes— la desgravación fiscal de la tributación que tenían que hacer los perceptores de esas ayudas como consecuencia de las recibidas hasta ese momento. Es decir, estamos absolutamente de acuerdo en esa línea y trabajando en esa dirección.

Coincido con S.S., dentro de los parámetros generales que antes he fijado, en que la seguridad es un objetivo en sí misma y en que todo lo que afecta a las condiciones de trabajo de quienes dirigen o manipulan cualquier medio de transporte es absolutamente fundamental, primero, en sí mismo, desde el punto de vista social y, segundo, desde el punto de vista de la seguridad de los propios trabajadores del sector en su conjunto y, también, de la sociedad. En eso no vamos a escatimar esfuerzos y esperemos que consigamos los mejores objetivos posibles.

Por último, por lo que se refiere al transporte ferroviario, poco puedo añadir a lo que ha expuesto el secretario de Estado y, en cualquier caso, las medidas de carácter normativo que en su caso vayan llegando a esta Cámara en línea con las decisiones de adaptación del nuevo modelo en coordinación con el paquete ferroviario comunitario, que SS.SS. conocen perfectamente, serán ampliamente debatidas, no sólo para el transporte ferroviario sino también para las infraestructuras en general, porque durante la intervención del secretario de Estado se planteó un debate constructivo y es que no hay que olvidar que los procedimientos administrativos, que, por un lado, se ven siempre como burocracia y como enlentecimiento de los procesos de actuación, son también una garantía en sí mismos y a través de esos procedimientos todo tipo de administraciones públicas, de ciudadanos, de intereses en juego, pueden irse manifestando para que al final el resultado sea coherente desde el punto de vista técnico, desde el punto de vista social, de dar respuesta a los plantea-

mientos y a las llamadas de la sociedad, y, naturalmente, desde el punto de vista político, no dude S.S. que lo que hagamos será coherente con el programa del Partido Popular, que es lógicamente al que nos debemos como compromiso con los ciudadanos.

Por lo que se refiere al problema de la vivienda, y dentro de las limitaciones que antes planteaba, voy a tratar de dar la respuesta a S.S. con los datos que yo tengo, me puede faltar algún detalle, pero, evidentemente, le contestaremos en los términos en los que S.S. precisaba. Me queda una duda y es que en una de las preguntas cuando me decía S.S. que había un crédito en materia de ordenación de la edificación que pasaba de 4.100 a 4.993 millones y que no comprendía la razón del incremento, no he entendido bien de qué crédito estamos hablando. Si S.S. me lo precisa, después le daremos la respuesta.

La política de vivienda dentro de la estructura del presupuesto del Ministerio lleva acarreada actuaciones diversas que voy a tratar de exponer sucintamente. Por un lado, las políticas prioritarias son lógicamente el plan de viviendas 1998-2001, programa 431.A, y luego la ordenación y fomento de la edificación, programa 432.A. Los recursos asignados son, en principio, de 125.000 millones de pesetas y las inversiones previstas de 107.000 millones de pesetas, con unas transferencias de capital de 98.000, en este caso 942. Concretamente, los presupuestos del año 2001 destinan estos 125.000 millones de pesetas a la política de vivienda desarrollada por la dirección general correspondiente y la cifra corresponde tanto a las actuaciones del Ministerio, 109.000 millones de pesetas, como a las de Sepes, que son 16.000 millones de pesetas. El plan de vivienda 1998-2001 y los compromisos de los planes antiguos, que están en el programa 413.A, destinan a inversiones reales y transferencias de capital en el año 2001 99.963 millones de pesetas. Los objetivos para el año 2001 supondrán la financiación de actuaciones en viviendas y en suelo por importe, en el caso de vivienda, de 118.716 millones, y en suelo por importe de 24.585, que en conjunto suman 143.301 millones de pesetas. Esos objetivos están incluidos entre los acordados por el plan de vivienda de los años 1998-2001.

Las ayudas estatales para financiar la construcción, la adquisición y la rehabilitación de viviendas de los planes vigentes adoptan las siguientes modalidades y en el año 2001 se destinan los siguientes créditos para su financiación. La primera son las subvenciones personales para adquisición y rehabilitación de viviendas por un importe de 51.000 millones de pesetas, cantidad que se destina a satisfacer las subvenciones de los planes de vivienda anteriores y del vigente, 1998-2001, y con cargo al concepto de subvenciones personales para adquisición y rehabilitación de viviendas se financian los compromisos del Ministerio de Fomento derivados de los convenios y acuerdos especificados para la rehabilitación de áreas. Durante el año 2001 se gestionaron 36

áreas de rehabilitación con anualidades comprometidas para el próximo ejercicio en las comunidades de Madrid, Cataluña, Aragón, Galicia y Andalucía, así como las previstas en otras comunidades autónomas, como Baleares, Asturias, Canarias, Castilla y León y ciudad autónoma de Ceuta, que han incluido estas actuaciones entre los objetivos del año. De ahí puede venir, aunque la precisión se la daré con mucho más detalle, la diferencia entre los créditos de unas y otras comunidades autónomas, de estas áreas de rehabilitación, aunque —repito— lo hago con todas las salvedades y le contestaré con precisión en cuanto tenga los datos.

En cuanto a la subsidiación de los tipos de interés, que evidentemente siguen siendo un elemento de apoyo, están en 25.005 millones de pesetas y se destinan a pagar la subsidiación de préstamos de financiación —como SS.SS. conocen perfectamente—. Hay una novedad, que es esa idea que se ha discutido en la conferencia sectorial de ayuda económica a la entrada para la que se instrumentan estos 9.000 millones de pesetas, que en una primera aproximación creemos que es una cantidad equilibrada y suficiente, toda vez que este es el planteamiento que hay en este momento en el presupuesto. Esto no excluye que a lo largo del año y si es necesario haya alguna modificación, pero en principio esta es la política de vivienda que el Ministerio está haciendo que, por otra parte, en sus detalles conocen perfectamente SS.SS., porque el señor ministro ha comparecido ante esta Comisión y en el Pleno de la Cámara para responder a diferentes preguntas y a exponer claramente estas actuaciones.

Hay otras actuaciones en viviendas, que son las que se refieren a convenios específicos para rehabilitación y reposición —esos 16 convenios—, y que comprenden también aportaciones para financiar actuaciones específicas en algunas comunidades autónomas. En el caso del presupuesto para el año 2000 ascienden a 10.895 millones de pesetas. También aquí puede haber algún elemento de distorsión entre las comunidades autónomas, que le aclararé a su señoría. En cuanto a las inversiones directas en vivienda, dentro del programa 431.A, hay otro objetivo, que son las inversiones reales del capítulo 6, que se estiman en 1.896 millones de pesetas. Estas inversiones están previstas sobre todo para actuaciones en las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla, están en curso y en este momento se elevan a 1.101 millones de pesetas. Los objetivos que se prevén son la rehabilitación de grupos transferidos a Ceuta y Melilla, la continuación de 168 viviendas comprometidas por convenio con la ciudad de Ceuta y la construcción y rehabilitación de viviendas de promoción pública, también en Ceuta y Melilla.

El programa de ordenación y fomento de la edificación destina a inversiones y transferencias de capital la cantidad de 7.059 millones de pesetas, y en lo que respecta a programas de actuación en el patrimonio histó-

rico español, bien en edificios destinados a uso general, bien en aquellos asociados al funcionamiento operativo de los servicios, la inversión prevista es de 5.359 millones de pesetas. La gran mayoría de estos programas inversores, lógicamente, están dentro de lo que en argot conocemos como el uno por ciento cultural y entiendo que están expresados con suficiente detalle en la documentación de que S.S. disponen; en otro caso, les puedo facilitar un largo listado de actuaciones en esta línea en diferentes ciudades. Estos son los datos generales de las actuaciones del conjunto del Ministerio en vivienda para el año 2001.

Aunque algunas de las preguntas, repito, se las contestaré con más precisión, únicamente quiero hacer dos aclaraciones en relación con la última. Por un lado, usted me pregunta si vamos a elaborar el código técnico (no dude que se desarrollará la Ley de Ordenación de la Edificación en sus propios términos, como es lógico, y estamos trabajando en ello) y luego me habla sobre la disposición transitoria de la Ley de arrendamientos urbanos. No dudo (como jurista se lo aseguro) que es un lío esa disposición transitoria y toda la legislación de arrendamientos urbanos de la historia, aunque creo sinceramente (y le voy a hacer un piropo, en parte, a los gobiernos del Partido Socialista en este caso) que se ha avanzado bastante en la línea de solucionar el problema de los arrendamientos, aunque queda mucho por hacer. No sé en este momento si tenemos en el Ministerio técnicos suficientes para estudiar esta cuestión o no, o eventualmente será necesario hacer un contrato de asistencia técnica, pero sí le diré cuál es el criterio del subsecretario, en términos generales, en ese terreno. El Ministerio utiliza (es necesario utilizarlas y seguiremos haciéndolo; hace poco hemos organizado unas jornadas al respecto) a las empresas consultoras, en su más amplio espectro, para apoyar determinadas actuaciones, lo cual está justificado por la insuficiencia de medios con que el Ministerio puede estar dotado en un momento determinado. Pero como regla general (y lo digo ahora como subsecretario y, si me perdona S.S., también como funcionario público), en la Administración hay técnicos enormemente capacitados y en el Ministerio de Fomento hay un personal de primera calidad, que es capaz de hacer casi todo; es cuestión de que se le deje, se le anime y se le impulse y no se caiga en el tópico permanente (si se me permite este desahogo, que evidentemente S.S. no ha provocado porque no lo alegaba) de que hay técnicos magníficos en un sector, en este caso en el privado, y no los hay en el público. Yo creo que, desde un planteamiento sensato, hay modos de gestión pública y modos de gestión privada, algunos malos y otros buenos, en los dos campos, y que aquí tenemos que buscar un equilibrio. Por lo tanto, no le respondo en concreto a si vamos a necesitar una consultoría para el estudio de los efectos de la disposición transitoria de la Ley de arrendamientos urbanos, porque no lo sé en este momento (con

mucho gusto le trasladaré la información en el caso de que sea así), pero sí quiero aprovechar la oportunidad (y repito que S.S. no ha planteado el debate en esos términos y no estoy haciéndolo dialécticamente) para afirmar, y lo hago como subsecretario, que en el Ministerio de Fomento hay técnicos muy buenos para resolver casi todos los problemas que hay planteados, lo cual no excluye, como es lógico, que haya que acudir, a veces, ante la complejidad, la magnitud o la urgencia en la resolución de determinados problemas, a los consultores de carácter privado, que también, en términos generales, tienen en nuestro país —y hay que decirlo— una enorme calidad y capacidad competitiva en relación con nuestro entorno.

Esto es lo que puedo decir en este momento y, con mucho gusto, en relación con estas preguntas o con alguna otra que se precise, contestaré enviando la documentación pertinente.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a conceder la palabra a los portavoces que lo soliciten, pero recuerdo que es para cuestiones puntuales a tenor de la intervención del señor subsecretario, no para volver a reincidir en el debate general, y de forma breve.

Señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor presidente, intervendré muy brevemente, atendiendo a su ruego.

Señor subsecretario, gracias por su explicación. Cuando he mencionado los 4.100 millones de pesetas, yo me refería a que en el programa 432.A, inversiones reales, en inversión de reposición de infraestructura y bienes destinados al uso general —y pone otras—, para el año 2000 ustedes preveían 4.100 millones de pesetas y para el año 2001, 4.993 millones de pesetas. Lo que quiero saber a qué van destinadas concretamente estas inversiones y a qué se debe esa modificación.

Puesto que el detalle que usted ha dado de alguna de las cifras de los programas 431.A y 432. A no coinciden con los datos que figuran en el documento que tengo aquí, yo le agradecería que me mande esas cifras pormenorizadas.

Finalmente, señor subsecretario, que conste que estoy encantado de que los funcionarios de la Administración pública hagan frente a todos los proyectos o procesos de análisis de las consecuencias de la Ley de arrendamientos urbanos, pero ustedes tienen la costumbre desde hace un tiempo de mandar todo fuera de casa en lugar de solucionarlo dentro. Por eso se lo he planteado y no con ánimo de entrar en polémica. Me alegro de que usted piense así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, solamente unas puntualizaciones ante comentarios del señor subsecretario. En primer lugar, usted ha hecho referencia a la ley de crédito extraordinario de 15.000 y pico

millones de pesetas, en tramitación en esta Cámara, para la compañía Trasmediterránea, para la liquidación de lo que se ha venido en denominar, erróneamente desde nuestro punto de vista, contrato-programa, y tememos mucho que se pueda producir el mismo error que cometió el Ministerio de Fomento cuando en diciembre de 1997 (usted entonces no era subsecretario) abrió un concurso público internacional, con un pliego de condiciones que era un traje a la medida de la compañía Trasmediterránea, a la que nosotros queremos apoyar, pero apoyarla inteligentemente y no poniéndola en situación de grave incumplimiento ante las instituciones comunitarias, como ha ocurrido, puesto que la Comisión Europea —digámoslo coloquialmente— se ha cargado el llamado contrato de cinco años para cubrir las rutas de interés público. Nosotros hemos solicitado la comparecencia del ministro de Fomento para debatir este tema como cuestión previa a la tramitación en la Comisión de Presupuestos de esa ley de crédito extraordinario.

En segundo lugar, nosotros vamos a enmendar las partidas presupuestarias relativas al tráfico marítimo y vigilancia costera, porque creemos que sus cuantías deben ser mejoradas para que se cumplan las obligaciones de los convenios internacionales de salvamento de la vida en la mar.

En tercer lugar, la subvención al transporte de mercancías con las islas y, particularmente, al tráfico de pasajeros por vía marítima también con las islas ha de ser incrementada, porque el transcurso del tiempo así lo requiere, en cuantía superior a la que aquí se recoge. Y nos preocupa mucho la transferencia financiera a la Comunidad Autónoma de Canarias específicamente, que luego, durante una serie de años, no la emplea para el uso al que iba destinada.

Nosotros le formularemos por escrito, y se lo haremos llegar a través del presidente de la Comisión, una serie de preguntas que por la premura del tiempo no hemos considerado oportuno plantearle en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Menéndez Menéndez): Señor Morlán, le responderé muy brevemente a esta cuestión del crédito del programa 432.A, porque no lo conozco. Le enviaré pormenorizada la información que le he dado en relación con los capítulos, porque es la que tengo, no tengo otra.

En cuanto al planteamiento de fuera o dentro, sé que no lo hacía dialécticamente, pero he aprovechado la oportunidad porque quiero dejar sentado que hay que contar con los consultores, que son un sector importante en determinadas circunstancias, pero no necesariamente de una manera sistemática pues es una cuestión de equilibrio. No me parece dialécticamente bien, sobre todo desde el plano de un órgano regulador, que se diga

que la Administración pública no está dotada de medios, porque si no estuviera debería estarlo. Lo digo como órgano regulador, que es un papel distinto al de las infraestructuras. Confío en los funcionarios del Ministerio de Fomento, lo cual no excluye que eventualmente haya que celebrar una consultoría. A veces, es necesario por las razones que se justifican en cada expediente.

Señor Segura, en relación con Trasmediterránea, sobre cuyo caso tendrán lugar las correspondientes intervenciones parlamentarias quiero decirle que estamos cumpliendo con lo que exige la Comisión Europea en cuando a ejecución de sentencias y que ese decreto-ley se refiere a la ejecución del contrato anterior, que no ha puesto en cuestión en sí mismo la decisión de la Comunidad, sino su duración y algunos elementos que vamos a corregir, pero no la ejecución de lo que es debido porque *pacta sunt servanda*.

En cuanto al tráfico marítimo de vigilancia costera, coincidiremos en interés por la seguridad, pero creo que es suficiente el dinero que hay en los presupuestos en este momento. En lo que se refiere a las ayudas al transporte de mercancías, a los créditos, tanto en relación con Canarias como con Baleares, quiero decirle que este año estamos a punto de regularizar la situación mediante la correspondiente transferencia de crédito, y que las dificultades de carácter procedimental que en algún caso habían se han agilizado, hemos mantenido algunas reuniones y hemos adoptado medidas desde que hemos llegado. En el caso de Baleares, hay algún problema que no existe en Canarias porque la justificación documental es distinta en razón de las condiciones aduaneras, etcétera. Naturalmente lo que haga cada Administración, en este caso la Comunidad Autónoma canaria, debe de serle exigido ante su Parlamento, y yo no voy a emitir juicios en ese sentido. He de decirle, sin embargo, que me agrada que haga ese planteamiento desde el convencimiento y porque como responsable de transportes, lo tengo quizá más que nadie; las infraestructuras están muy pegaditas al terreno y hay quien considera que son suyas.

El transporte sólo tiene sentido si va a lo largo de todo el mundo. Desde ese planteamiento universal que responde a mi concepción personal, desde ese planteamiento que responde a la concepción que representa el Partido Popular, que creo compartimos con el Partido Socialista en lo fundamental, concepción por tanto global, manifiesto que en relación con la exigencia de responsabilidades a cada Administración pública, en este caso las comunidades autónomas o los ayuntamientos a través de los mecanismos procedimentales establecidos en cada caso, no sólo no estaré en desacuerdo sino que estaré de acuerdo porque no puede ser que entre todos estemos haciendo transferencias de medios a distintas administraciones en un proceso constitucional absolutamente incuestionable y al final se venga a preguntar siempre al Estado —en este caso usted no lo ha hecho,

por eso se lo agradezco— por lo que hacen otros. Eso hay que preguntárselo a los órganos correspondientes y que cada uno responda de su parte de actuación.

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

Vamos a hacer un receso de cinco minutos, que aprovecharemos para reunir a la Mesa y a los portavoces de la Comisión. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) (GARCÍA GALLEGO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE COALICIÓN CANARIA (Número de expediente 212/000158) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000248.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con la comparecencia del presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, don Emilio García Gallego, que tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Señorías, voy a tratar de ser lo más breve posible dentro de lo que pueda y dada la hora que es.

Como ustedes saben, por la Ley 13/1996 se creó el Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, cuya principal función es la construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias que expresamente le atribuye el Gobierno a propuesta del Ministerio de Fomento. Les recuerdo que la administración de las infraestructuras ferroviarias comprende su explotación, mediante el cobro del correspondiente canon, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de seguridad y regulación de tráfico. Las actuaciones que ya le han sido encomendadas por el Gobierno consisten, como ustedes saben, en primer lugar, en la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras, que constituye el ramal mediterráneo de la alta velocidad del sur de Europa, y se ha diseñado con altos estándares de circulación. En la actualidad, se encuentran en ejecución las obras de plataforma en la práctica totalidad de los 490 kilómetros a construir entre Madrid-Zaragoza-Lleida, sección de la línea cuya inauguración está prevista—como ustedes saben, porque ya lo anunció el ministro recientemente— en diciembre del año 2002. La puesta en servicio de la línea hasta Barcelona y la frontera está prevista para finales del año 2004. En lo que respecta al resto de la línea, se han contratado la mayor parte de las obras de plataforma entre Lleida y Perafort (Tarragona), entre Perafort y un poco antes de Martorell, que es la entrada a Barcelona, para entendernos. La redacción de los proyectos constructivos se está efectuando y a partir de Martorell se encuentra pendiente de

aprobación el correspondiente estudio informativo. Por otro lado, el GIF recibió en septiembre de 1998 el encargo de construir una segunda infraestructura, que es el nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Esta línea es parte integrante del ramal atlántico del tren de alta velocidad sur, considerado también prioritario en la cumbre de Essen.

La obra más emblemática de esta infraestructura, el túnel de la sierra del Guadarrama, ha sido contratado en su mayor parte. Asimismo, algunas de las obras correspondientes al tramo Segovia-Valladolid serán licitadas, como ha ocurrido en el último consejo del GIF, durante el presente ejercicio. Durante el verano de 1999, el GIF recibió también los encargos de construcción y administración posterior de la línea Madrid-Castilla-La Mancha-Valencia y región de Murcia, así como la de Córdoba-Málaga. En el nuevo acceso a alta velocidad de Levante se ha iniciado ya la contratación de los proyectos constructivos en los tramos Almansa-La Encina y Játiva-Valencia. La contratación de las obras se producirá en el momento de que se aprueben los proyectos, una vez aprobados los estudios informativos que todavía están en tramitación. Finalmente, en lo que se refiere a la línea Córdoba-Málaga, se están redactando por parte del Ministerio de Fomento los proyectos constructivos.

Rápidamente, voy a pasar revista a la ejecución del presupuesto del 2000, que supongo que les interesará. En el presupuesto de capital—vamos a hablar de las inversiones, que es lo importante—, aprobado para el año 2000, se consignaron 249.396 millones de pesetas destinados a adquisición de inmovilizados e inversiones, con una distribución que se dividía entre Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, que se llevaba 207.463 millones; Madrid-Segovia-Valladolid, 25.200 millones; Córdoba-Málaga, que aparecían 3.000 millones; Castilla-La Mancha-Valencia-región de Murcia, 2.000; y luego vía enmienda apareció la Y vasca con 4.000 y Galicia-Asturias y Cantabria con 7.733.

Minorando el importe global, las infraestructuras que no tiene encomendadas el GIF en las partidas correspondientes a la Y vasca y al acceso ferroviario nortenoeste, o sea Galicia-Asturias-Cantabria, queda reducida la inversión prevista el año pasado a 237.663 millones de pesetas, de las que se espera, con datos que tengo aquí ya de 31 de agosto y previsión a final de año, que a final de ejercicio hayamos comprometido aproximadamente el 95 por ciento de toda la inversión prevista, ya que hasta 31 de agosto el grado de compromisos alcanza la cifra de 178.299 millones de pesetas, lo que representa un 75 por ciento del presupuesto que he indicado anteriormente.

El mayor avance, como ustedes saben, se produce en estos momentos en la línea Madrid-Barcelona-frontera, y más concretamente en el tramo Madrid-Lleida, del que, a 31 de agosto, se habían adjudicado 165.497 millones de pesetas de anualidad de este año 2000, que

supone estar en un 16 por ciento por encima de la previsión que se hizo en el presupuesto. Las otras infraestructuras, Madrid-Valladolid, como ustedes saben, también tiene contratada gran parte de la obra más importante que es el túnel de Guadarrama y, como ha dicho el ministro en la última comparecencia en el Senado, esperamos que se produzca próximamente la adjudicación de los dos tramos que quedan por adjudicar de esta obra. Independientemente se está trabajando, repito, en el resto de tramos entre Madrid y Valladolid.

Aunque el Ministerio trabaja actualmente en los proyectos reconstructivos de la línea Córdoba-Málaga, como pueden ver en los presupuestos de este año 2001 que luego trataremos, figuran unas cantidades bastante significativas en Córdoba-Málaga, en Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-región de Murcia.

La situación global, antes de hablar del presupuesto para el ejercicio de 2001, es que hasta 31 de agosto las adjudicaciones realizadas globalmente ascendían a 594.350 millones de pesetas, de los cuales 477.554 corresponden a la línea Madrid-Barcelona-frontera y 116.797 al acceso norte-noroeste, que es fundamentalmente el túnel de Guadarrama. Las licitaciones pendientes de adjudicar pero que ya se han celebrado a 31 de agosto, ascendían 136.150 millones de pesetas.

Vamos a hablar ahora, finalmente, de las inversiones previstas en los presupuestos para el próximo año. La inversión programada por el GIF en infraestructuras ferroviarias para el año 2001 asciende a 393.426 millones de pesetas, de los cuales 298.320 millones corresponden a la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras; 48.830 corresponden al nuevo acceso norte y noroeste de España; 19.803 — como les indicaba antes, hay ya cifras muy significativas—, a la línea Córdoba-Málaga y 23.358 al nuevo acceso de alta velocidad a Levante. La realización de estas inversiones programadas para el ejercicio 2001 permitirá el cumplimiento del compromiso de que a finales del 2002 quede concluido Madrid-Lleida y a finales del 2004 el Madrid-Barcelona frontera. En estos momentos que hay tramos de la línea Madrid-Barcelona de los que estamos pendientes, puesto que las declaraciones de impacto ambiental tienen sus problemas y ello impide avanzar más deprisa. El GIF mantiene las previsiones que ha dado el Gobierno para esta línea.

En cuanto a gastos de explotación para el año 2001, los de personal experimentan un crecimiento del 30 por ciento con respecto al ejercicio anterior, alcanzando el montante de 826 millones de pesetas. Este aumento obedece a que se prevé que el número de empleados pase de una cifra media que tenemos actualmente de 88 —en el GIF sólo hay 88 personas de media en el ejercicio de 2000, lo cual evidentemente es muy limitado— a 113, en el año 2001.

Los gastos de explotación que no son de personal se han cifrado en 818 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 3,7 por ciento con respecto al ejerci-

cio anterior. Como ustedes saben, los recursos que el GIF está percibiendo para realizar la construcción de estas líneas proceden fundamentalmente de aportaciones del Estado y de fondos comunitarios, sobre todo de cohesión. Para el año 2001, está previsto que los fondos del Estado de aportaciones patrimoniales alcancen la cifra de 150.000 millones de pesetas y que el GIF perciba de los fondos comunitarios 135.000 millones de pesetas. También hay en el presupuesto 12.088 millones de pesetas en el año 2001, que es IVA soportado y del que creemos que tenemos derecho a devolución. En este momento tenemos presentado un recurso.

Poco más puedo exponer. Estoy dispuesto a contestar a todas las preguntas que SS.SS. me formulen.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra los portavoces de grupos parlamentarios. En primer lugar, los que han pedido la comparecencia, concretamente, el Grupo Socialista y Coalición Canaria.

Tiene la palabra la señora Pleguezuelos, por el Grupo Socialista.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: En primer lugar, quería agradecer su comparecencia al presidente del GIF, señor García Gallego, por las horas que son y por el tiempo que le hemos tenido esperando, pero la importancia de tener todos los datos es tan vital como para que sigamos trabajando.

Conocemos perfectamente que la división que hizo el Ministerio de Fomento en la legislatura anterior entre construcción de las infraestructuras y explotación de la red ferroviaria son competencias de dos organismos distintos. Por tanto, vamos a tratar de hacerle sólo las preguntas que realmente nos pueda contestar. Lo que sí le voy a rogar es que en pocos días podamos disponer de la respuesta por escrito de aquéllas que no pueda contestar para tener todos los datos, poder presentar enmiendas y realizar el trabajo presupuestario en esta Cámara.

Paso directamente al contenido. Mi primera pregunta va a centrarse en el nivel de ejecución presupuestaria, porque en la comparecencia del ejercicio anterior usted decía que eso no era realmente importante sino si se invertía o no en inmovilizado material. Dado que usted es bastante realista a la hora de hablar del nivel de ejecución, cifrado hoy al 75 por ciento de unas previsiones del 95 por ciento, me parece que podemos disponer mejor de los datos.

Después de la comparecencia en esta Cámara, el 15 de junio, del ministro de Fomento, en la que nos presentó todas las actuaciones del Plan de infraestructuras 2000-2007 y también de las ferroviarias, pudimos ver que había una programación que abarcaba desde el 2000 al 2007, pero no una planificación de las actuaciones y, sobre todo, plazos. Usted sabe que la alta velocidad genera el futuro y el desarrollo económico. En cada uno de los territorios de España están las expectativas

levantadas, pero la realidad es que no disponemos en este momento de las prioridades de actuación de todos esos nuevos encargos.

Usted decía que en el ejercicio anterior el Ministerio de Fomento le hizo cuatro encargos más dos que le vinieron vía enmiendas. Yo quisiera conocer los nuevos encargos que le ha hecho el Ministerio de Fomento y, sobre todo, las prioridades. Queremos tener con mayor detalle las previsiones de inversión que nos ha aportado. Es importante porque a veces no se cumplen en todos los casos las actuaciones previstas. Por ejemplo, en la zona en la que vivo, Andalucía, sabemos que el nivel de ejecución de los 3.000 millones de pesetas que se programaron para la línea Córdoba-Málaga no representa el 95 por ciento al que usted se está refiriendo. Quisiéramos conocer las previsiones reales de inversión con el mayor detalle posible y si no dispone de ellas, nos las remite porque son importantes.

Hay también un capítulo que quisiera que nos desglosara, que es el de las previsiones de las partidas no regionalizadas, que pueden incidir en alguno de estos estudios previos, estudios informativos, etcétera.

El año pasado en su comparecencia S.S. anunció la posibilidad de recurrir al endeudamiento, sobre todo si se preveía gastar todo el dinero que había llegado vía aportaciones patrimoniales del Estado o vía subvenciones de la Unión Europea. Yo quisiera conocer si, en efecto, se ha gastado todo el dinero, si se va a recurrir al endeudamiento y, sobre todo, el porcentaje del monto total del presupuesto del GIF.

Es también importante un tema que ya planteamos el año pasado, nos referimos al inmovilizado financiero. Cuando he mirado con detalle cada uno de los documentos que nos han sido remitido por el Gobierno, he visto que en este ejercicio ustedes han cancelado 5.000 millones de pesetas de inmovilizado financiero, pero las previsiones recogidas en el ejercicio 2000 eran de 9.105 millones de pesetas. Yo le pregunto: ¿Qué significa la diferencia de cuatro mil y pico millones de pesetas? ¿Que se ha cancelado parte del inmovilizado financiero o que, por alguna circunstancia, en la cancelación hemos sido penalizados, es decir, hemos perdido dinero público en esa cancelación?

En el balance de situación del GIF, en el activo, en el año 2001 se recogen, creo recordar, unos 65.000 millones de pesetas en el inmovilizado financiero y 104.000 millones en tesorería. Volvemos a la pregunta del ejercicio anterior: ¿Cómo es posible que, si se ha cancelado parte de ese inmovilizado financiero como una política que parece orientada a no dejar el dinero parado, porque no es muy razonable hacerlo, ahora vuelvan a prever más de 65.000 millones de pesetas en ese inmovilizado financiero, que, sumándole los más de 100.000 millones de pesetas de tesorería, suponen casi 169.000 millones de pesetas cuando la red ferroviaria española necesita tanta inversión? Usted en su propia exposición lo ha manifestado. Señoría, éste es un tema que quisié-

ramos conocer en profundidad. De la misma manera, cuando habla usted de los gastos de explotación —se refiere a los que no son de personal— dice que han crecido sólo un 3,7 por ciento, pero curiosamente los gastos externos han crecido un 11,5 por ciento. Yo quisiera conocer si el GIF necesita tanto en gastos externos como para que el crecimiento supere incluso a los gastos de explotación que no son de personal.

Si me permite, quisiéramos conocer, si tiene el detalle, qué fondos de los que se han programado se invertirá en lo que se llaman las inversiones materiales y, sobre todo, en qué porcentaje.

Por último, si me permite, voy a plantearle actuaciones concretas de algunas de las líneas aprobadas. El presupuesto contempla para Galicia, en el AVE, 45 millones de pesetas. Yo me pregunto para qué, si son para estudios, porque estamos estudio sobre estudio año tras año y, al final, parece que los 45 millones son para vallas publicitarias donde se dice: aquí irá un próximo AVE. Quisiera que me dijese en qué medida esos 45 millones pueden suponer el final de esa línea de AVE.

Por otra parte, en cuanto a los estudios informativos que se van a realizar en Galicia para la alta velocidad, quisiéramos conocer los parámetros de calidad —tanto kilómetros como velocidad y tiempo— en los siguientes tramos que le refiero: Lubián-Ourense, Ourense-Santiago, Ourense-Vigo-Pontevedra, Vigo-Santiago, Santiago-La Coruña y Ourense-Lugo. Si no dispone ahora de esos datos, puede remitirlos por escrito.

En la Comunidad de Aragón hay dos asuntos de vital importancia: el proyecto de estación de Zaragoza, que no se acometió hasta mediados del año 1999, y el tramo Madrid-Lleida, cuya inauguración está prevista para finales del 2004. Quisiera saber si esos plazos serán reales, si vamos a disponer de la estación en ese plazo y qué inversión se va a realizar.

En cuanto al corredor norte-noroeste, se ha convocado concurso y yo creo que este es un tema delicado. Incluso hay alguna tramitación judicial al respecto y, si no es así, lo desmiente. A este respecto, para saber cuál era el paso de la cordillera central, se convocaron a la vez todos los proyectos de todos los tramos, es decir se aunaron procesos que habitualmente se separan, suponemos que por presiones políticas, y entendemos que este es un procedimiento arriesgado. Quisiéramos saber las razones por las que se ha sacado a concurso conjuntamente. Hay actuaciones poco serias dado el riesgo que comportan y quisiera conocer si estaba aprobado el estudio medioambiental antes de proceder al concurso; por lo menos, hay bastantes reclamaciones y parece que eso está en un estado jurídico-administrativo no razonable.

Respecto al corredor de Andalucía, tengo que hacerle dos preguntas. ¿Por qué no se han considerado los estudios que les envió la Junta de Andalucía respecto al AVE Córdoba-Málaga para las conexiones de dos ciudades como Granada y Jaén? Porque ahora conocemos

que se está redactando el estudio informativo de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada, pero esa asistencia técnica, aunque se adjudicó en julio, tiene un plazo de ejecución de 14 meses, lo que, sin duda, va a retrasar el proyecto y si hubiésemos admitido los trabajos que remitió la Junta de Andalucía habríamos ganado bastante tiempo.

Hay otro asunto que nos preocupa y que afecta a Andalucía y a la Comunidad de Murcia: el Euromed. En los presupuestos para el año 2001 aparece una partida para estudios del Euromed, tramo Almería-Murcia, de 75 millones de pesetas y otra serie de cantidades para los presupuestos del 2002 y 2003. ¿Usted cree, de verdad, que con esta inversión podríamos tener abierta la línea para los juegos mediterráneos del 2005 en Almería? Aunque a usted no le corresponde la planificación, sino al Ministerio de Fomento, me gustaría señalar que hay que tener muy claro si la apuesta va a ser el Euromed o el corredor mediterráneo de alta velocidad. Porque tratar de vendernos los dos, cada uno y en cada territorio, lo único que está generando es confusión y malas expectativas, pues al final vemos que en los presupuestos se reflejan cantidades muy distintas de las que corresponderían para tener los estudios y los proyectos finalizados.

Quisiera también preguntarle si está prevista en Cataluña la conexión por Tarragona entre el corredor ferroviario del Mediterráneo y la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa. Si está prevista, quisiéramos conocer los plazos de ejecución y el trazado de la misma.

He tratado de ser rápida por la hora, y si algo me he dejado sin exponer, lo remitiré por escrito al presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupo Parlamentario de Coalición Canaria? (Pausa.)

¿Grupo Parlamentario Popular? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Intervengo con la máxima brevedad, señor presidente.

En primer lugar, señor presidente del GIF, le doy las gracias por su presencia aquí una vez más y le felicito, de verdad —no son palabras huecas—, por el éxito de su gestión en el tiempo que lleva al frente del ente público que preside, como acredita el nivel de ejecución de proyectos complejos, difíciles y llenos de circunstancias y de incidencias complicadas.

Le voy a hacer dos preguntas muy concretas, en las que no he podido eludir mi condición de diputado por una provincia de Castilla y León. En mi región estamos satisfechos con las previsiones del GIF para el año próximo, tanto en lo que se refiere al tramo Madrid-Segovia como en lo que concierne al tramo que sigue, Segovia-Valladolid, actuaciones que totalizan cerca de los 50.000 millones de pesetas. Las preguntas concretas que le hago son, en primer lugar, cómo están los tramos del

túnel de Guadarrama, todavía no adjudicados, y cuál es la situación en relación con la Comunidad de Madrid y, en segundo lugar, cuándo cree que se podrán licitar las obras del tramo que sigue, Segovia-Valladolid.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor presidente del GIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Tengo que decir a la señora diputada que son muchas las preguntas que ha hecho. Dice que siente no haber hecho todas las preguntas, y yo creo que me ha hecho las mías, las del secretario de Estado y absolutamente todas, y hay muchísimas que yo, desgraciada o afortunadamente, no puedo contestarle porque no están en el ámbito de mi competencia. Soy presidente de un ente público que es un puro instrumento del Gobierno y del Ministerio de Fomento, y me dedico a hacer unas actuaciones muy concretas. Esas actuaciones concretas son las cuatro que les he explicado al principio y, por lo tanto, no le puedo dar más explicaciones. Supongo que el secretario de Estado u otros miembros cualificados del Ministerio de Fomento se lo podrán explicar, pero yo me voy a limitar estrictamente a mis competencias.

En cuanto a planificación general y plazos, creo que el ministro ha sido muy explícito en sus intervenciones tanto en el Congreso como en el Senado, en las que ha dado además unos detalles francamente exhaustivos de todas las actuaciones que va a realizar el Ministerio. Me parece que también ha señalado un período de ejecución de esas actuaciones, por lo que creo que ha dado cumplida respuesta a todas las inquietudes en cuanto a la planificación que va a haber en materia ferroviaria y los plazos de cumplimiento.

Respecto a los nuevos encargos del Gobierno sobre los que me preguntaba, yo tengo los que tengo, y si me encomiendan más, tendré que hacerlos, y si no me encomiendan más, tendré que limitarme a los que tengo y nada más.

Es verdad que en el presupuesto para el año 2000 había 3.000 millones de pesetas para Andalucía —lo he dicho muy deprisa al principio—, de los que prácticamente no hemos ejecutado nada porque los proyectos, que era la partida fundamental para la que estaba prevista esa cantidad, al final los ha realizado directamente el Ministerio de Fomento. Por lo tanto, yo no me he gastado un duro en la realización de los mismos, es decir, que no he podido ejecutar nada de los 3.000 millones. La cifra del 95 por ciento, como le he dicho, es el conjunto de las actuaciones que tenía presupuestadas el GIF para el año 2000, descontando las que no me han sido encomendadas: la Y vasca y Asturias, Galicia y Cantabria. Descontando eso, el resto de la ejecución va a ser del 95 por ciento, pero ahí no estarán estos 3.000 millones, aunque sí formen parte del citado

tanto por ciento porque, como digo, ya han sido ejecutados directamente por el Ministerio. En la parte no regionalizada de los presupuestos no hay actuaciones concretas en infraestructuras, sino que son actuaciones comunes para todas las infraestructuras que tengo encomendadas, fundamentalmente el alquiler de maquinaria para la realización de los trabajos que tengo asignados.

Respecto del endeudamiento, voy a explicar el esquema general porque, además, quitará recelos y aclarará situaciones que a veces no se entienden por falta de explicación. Mediante aportaciones patrimoniales, el Estado nos da todos los años en los presupuestos un dinero; en este momento tenemos un plan de casi tres billones de pesetas de actuaciones, y ese plan, que es para realizarlo en un determinado número de años, podemos financiarlo con aportaciones patrimoniales. No sería lógico que el Estado nos diera cada año las aportaciones patrimoniales correspondientes a la inversión que tenemos que realizar en ese año porque las inversiones van aumentando con una pendiente muy importante y podríamos encontrarnos con que en el año 2003 el Estado nos tendría que aportar 500.000 ó 600.000 millones de pesetas. Esto funciona de un modo mucho más lógico, como si estuviéramos constituyendo una sociedad, que es lo que en realidad es el GIF aunque sea un ente público, en donde hay que ir haciendo aportaciones de capital para poder cumplir una función. Esas aportaciones de capital —para entendernos, el capital social, aunque no sea exactamente eso— las va realizando el Estado mediante aportaciones patrimoniales a lo largo del periodo inicial en el que el GIF tiene que realizar estas actuaciones. No sería lógico que no aportaran nada o que aportaran lo justo cada año para realizar las actuaciones necesarias, porque eso daría lugar a que hubiera años en que no se pudieran realizar esas aportaciones por ser enormemente excesivas. Por eso se ha acoplado y se habla de 100 millones, 100.000 millones, 150.000 millones; pero no nos vamos a encontrar ningún año con una aportación de 500.000 millones de pesetas. Si no se recurriera a esta aportación laminada a lo largo del tiempo, incrementando el capital del GIF, nos encontraríamos con que nos tendríamos que endeudar mucho antes de lo previsto. La consecuencia que tendría eso es que tendríamos que pagar intereses antes de empezar a explotar ninguna línea; es decir, tendríamos una carga financiera con intereses. La única forma de hacer frente a ello sería mediante subvenciones del Estado, y en principio no queremos ninguna subvención del Estado. Creemos que el sistema es el más coherente y totalmente razonable para las inversiones que tenemos que realizar, que son muy importantes.

En cuanto al inmovilizado financiero, evidentemente da lugar a que a final de año o a lo largo del mismo tengamos unas cantidades de dinero que aparentemente parecen excesivas; pero para realizar la previsión que tenemos depende de las aportaciones patrimoniales que

nos haga el Estado en los próximos años. Si éstas se mantienen en el nivel actual podemos tener que endeudarnos ya en el año 2002. Ojalá que el Estado en ese momento pueda realizar aportaciones patrimoniales superiores y no tengamos que endeudarnos. Repito, sería muy malo que tuviéramos que endeudarnos sin haber comenzado la explotación y, por lo tanto, sin cobrar el canon correspondiente de los operadores.

Respecto a los 9.000 y los 4.000 (esto compete a mi director económico-financiero, pero no puede intervenir y no le voy a pedir que lo haga), supongo que se trata de una partida de 5.000 millones de pesetas que se ha cancelado por algo y que aparece en la contabilidad. Yo no soy un experto contable, pero no es nada por lo que hayamos sido penalizados. Por tanto, nuestro dinero está colocado en la gran banca española, en las grandes cajas españolas, estando pagándonos unos intereses, aunque éste no sea nuestro objetivo, bastante más elevados que a un particular. Le estoy hablando del mibor menos cinco puntos básicos, lo que significa que es prácticamente el mibor lo que nos están pagando y es lo que tenemos para disponibilidad en cuentas corrientes, habiendo empleado el resto en bonos y cosas similares que nos dan intereses con vencimientos muy cortos y que en estos momentos son del orden del 5 por ciento. No hemos sido penalizados absolutamente por nada, así que tengan ustedes esa tranquilidad.

He contestado ya a lo de los 169.000 millones de pesetas que tenemos en tesorería e inmovilizado y, en cuanto a los gastos de explotación, tengo que decir que desgraciadamente somos un ente público que, para el volumen de negocio que tenemos que gestionar, con 88 personas entre ingenieros, servicios administrativos, servicios económico-financieros, Presidencia, Secretaría General, etcétera, es un número muy escaso y no es que lo diga yo, sino que lo ha dicho también la Intervención del Estado en los informes de auditoría que nos hace constantemente. Somos una entidad en crecimiento y, por lo tanto, los gastos de personal se van a incrementar, así como lo relativo a alquileres de edificios, puesto que no tenemos edificios en propiedad y vamos a tener que realizar una serie de gastos que tampoco son excesivos. No me acuerdo ahora de la cifra, pero del orden de 700 millones al año de gastos externos de explotación y otros gastos de gestión que no consideramos en absoluto exagerados para el volumen de fondos que movemos.

Con respecto a Galicia, lo siento, pero no le puedo contestar, a pesar de que yo soy gallego y tengo gran interés por mi tierra. Y no le puedo contestar porque aún no tengo ese encargo y no sé si lo tendré. Así pues, los presupuestos que hay para Galicia no son de la competencia del GIF.

En cuanto a la estación de Zaragoza, como sabe, estamos a punto de contratar su primera fase, siendo la inversión total de dicha estación del orden de 26.000 millones de pesetas. Va a ser una estación modélica en

España, eso por lo menos es lo que esperamos, y nuestro objetivo es que a finales del 2002, aunque soy consciente de que los plazos son muy justos, esté terminada.

Con respecto al norte-noroeste, en su día se sacó un concurso para avanzar los plazos de construcción. Simplemente hay dos tramos que quedan por adjudicar, estando pendientes en este momento de unos informes complementarios solicitados por la Intervención. Supongo que dichos informes, por la previsión que tenemos, y además lo anunció el ministro en la comparecencia del Senado, estarán evacuados, si todo va bien, para principios de octubre, pudiendo proceder de inmediato a resolver los tramos pendientes, independientemente de que haya un recurso, como hay muchos otros, aunque afortunadamente nosotros no tenemos muchos. No obstante, en toda la Administración siempre hay recursos por muchas cosas y yo ya he dicho cuáles son las razones sacadas del concurso de los tramos del túnel de Guadarrama. Se consideró que se avanzaba en el tiempo, aunque todavía no estuviera aprobado el estudio informativo. Por lo tanto, eso quiere decir que no estaba aprobado, como tampoco la declaración de impacto ambiental. También le puedo decir que eso sucede en otros casos, como por ejemplo en los dos tramos en que hemos anunciado la licitación de los proyectos, que es la variante de Almansa-La Encina y Játiva-Valencia. Lo que sucede es que en ésta, como en el otro caso, sabemos que el tren va a pasar por ahí porque son trazados comunes a todas las alternativas. Por lo tanto, es el mismo caso.

¿Por qué no se han considerado los estudios de la Junta de Andalucía? No soy yo el que le puede contestar a eso, y de verdad que lo siento. Del Euromed tampoco le puedo contestar. En cuanto a la prevista conexión del corredor mediterráneo de alta velocidad, aunque tampoco me corresponde, le puedo decir que está prevista dicha conexión, como anunció el ministro en su día.

En cuanto al representante del Partido Popular, no tengo más que agradecerle —nos conocemos desde hace tiempo— sus piropos. Creo que ya he contestado a los tramos no adjudicados del túnel de Guadarrama. En el último consejo de administración del GIF del pasado viernes, se hizo pública una nota de prensa en la que se informaba de que se licitó ya el primer tramo entre Segovia y Valladolid y el resto es voluntad del Ministerio y del GIF adjudicarlo lo antes posible, pero hay una condición única: que para licitar hay que tener aprobados los estudios informativos y, como saben, las declaraciones de impacto ambiental últimamente son bastante complicadas.

El señor **PRESIDENTE**: Para una puntualización, tiene la palabra la señora Pleguezuelos.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Creo que no me ha contestado a una pregunta que sí le com-

pete. Le preguntaba cuánto de los fondos de previsión se iba a destinar a inversiones materiales y qué porcentaje suponía.

De todas formas, si me permite un segundo, señor presidente, yo no he cuestionado el nivel de endeudamiento. En respuesta a su propia intervención he sacado la conclusión de que ya hacía previsiones de endeudamiento para este ejercicio económico. Yo lo que quería es que dejara claro este extremo. Hasta que el GIF no disponga de esa tercera vía de autofinanciación, que es el canon, sumado a las subvenciones de la Unión Europea y a las aportaciones de capital del Estado, me parece que es importante que no agotemos la vía del endeudamiento. Quería oírle si es así o no definitivamente.

Para finalizar, que me pueda contestar a los mecanismos por los cuales el corredor norte-oeste sí se pudo tramitar y licitar para ganar tiempo, como dicen en la calle, a mogollón, y sin embargo no se me pueda contestar que el proyecto estaba hecho por la Junta de Andalucía sólo se comprende porque usted es un técnico y no un político, pero como el político deriva a que venga el técnico a contestarnos y el técnico no es político, al final nos quedamos como siempre sin respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: El señor García Gallego tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Evidentemente, yo estoy en un puesto político; es un cargo de libre designación de este Gobierno. Por lo tanto, no estoy aquí como técnico, sino como presidente del GIF.

En cuanto al endeudamiento del año pasado, yo tenía unas previsiones que se correspondían con las aportaciones patrimoniales previstas el año pasado. Las aportaciones patrimoniales, que se pueden ver ahora en los presupuestos del año 2001, se han incrementado en un 50 por ciento. Por lo tanto, eso varía las expectativas de endeudamiento que tiene el GIF.

Respecto a inversiones materiales, no entiendo muy bien la pregunta. Todas nuestras inversiones son materiales, excepto la parte del presupuesto de explotación, que se dedica a salarios y a otros gastos de gestión. El resto, los doscientos y pico mil millones son para inversiones materiales. **(La señora Pleguezuelos Aguilar: Me refería al porcentaje que supone sobre el total.)**

Sobre el total, prácticamente el cien por cien; el 99,95 por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Gallego.

Con el término de esta comparecencia, vamos a suspender la sesión, que se reanudará a las cuatro y cuarto de la tarde con la comparecencia de don Miguel Corsini, presidente de Renfe.

Se suspende la sesión.

Eran las tres y veinticinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000146) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000249.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Se reanuda la sesión de la Comisión de Infraestructuras. Como estaba previsto, a las 16 horas, celebramos la comparecencia del señor presidente de Renfe, señor Corsini.

Tiene la palabra el señor Corsini durante el tiempo que estime oportuno para presentar el presupuesto, y a continuación se la daremos a los grupos que han solicitado su comparecencia. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Señor presidente, señorías, una vez más tengo la satisfacción de venir a dar las explicaciones oportunas ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso. Como a parte de SS.SS. el tema de Renfe les puede ser un poco desconocido al no haber asistido a otras comparecencias, voy a ver si consigo dar brevemente una idea de cómo es este negocio del ferrocarril.

Los presupuestos de explotación y capital que presenta Renfe para el ejercicio 2001 contienen la plasmación a un año de los objetivos estratégicos, tanto en sus aspectos cualitativos como en las mejoras económicas que se ha fijado la empresa en su plan a medio plazo. Las previsiones para el próximo año tienen en cuenta la recuperación del tren como opción básica del transporte, la adaptación realizada por Renfe de su organización hacia la satisfacción del cliente y la incorporación de la intermodalidad al sistema ferroviario, asumiendo que cada modo de transporte disfruta de ventajas comparativas y está concebida para mercados específicos.

Desde el punto de vista de la visión de la empresa y de las relaciones económicas con el Estado, este presupuesto debe enmarcarse en un entorno caracterizado en el momento actual por las siguientes reglas de juego: Primero, la gestión de la infraestructura, gestión de la circulación y mantenimiento de la infraestructura, la realiza Renfe por cuenta del Estado. Esta actividad está regulada por un contrato específico y se desarrolla dentro de la empresa por medio de organizaciones dedicadas exclusivamente a esta actividad. Los servicios de transporte los ejecuta la empresa en dos regímenes económicos diferentes: de servicio público y de mercado. El transporte de cercanías y regionales se realiza en el

régimen contractual con aportación pública, con un contrato de servicio público, y en el caso de los regionales también con aportación de las diferentes comunidades autónomas con las que tenemos establecidos los oportunos convenios. El resto de las actividades se realiza en régimen de mercado, donde la aportación del Estado se efectúa en el marco de un plan de viabilidad, equilibrando el resultado neto del conjunto de las unidades de negocio, deficitarias unas y con beneficios otras. El Estado financia el coste derivado de los intereses de la Deuda del Estado. La definición de la red ferroviaria o la financiación de la infraestructura es misión del Estado. Las infraestructuras ferroviarias han de ser contempladas dentro del conjunto de infraestructuras del país. En síntesis, la aportación del Estado está justificada desde el punto de vista económico y los objetivos de la empresa determinados, pudiendo seguirse su cumplimiento puntualmente.

A continuación expondré un avance de los resultados del ejercicio en curso, para pasar a referirme seguidamente al presupuesto 2001 y las perspectivas de futuro.

Avance del año 2000. El balance de gestión, al mes de agosto de 2000, arroja una evolución equilibrada para las unidades de negocio operadoras de viajeros, que mejoran el saldo de contribución previsto, destacando el crecimiento de la alta velocidad frente a una caída del tráfico en el transporte de mercancías. La puntualidad de los trenes sigue registrando máximos históricos en las circulaciones de las unidades de negocio, de regionales y de grandes líneas. Las principales variaciones que se producen hasta la fecha respecto al año anterior vienen determinadas por un aumento generalizado de todas las partidas de ingresos, debido al aprovechamiento de los buenos indicadores de la economía. Los ingresos de tráfico en cercanías han crecido el 7,6 por ciento; los de regionales, el 4,9; los del AVE, el 8,9; grandes líneas, el 1,9, y, por el contrario, los ingresos del tráfico de cargas han disminuido el 4,8, y los de transporte combinado han aumentado como contrapartida el 2,6. Durante este período, el transporte de mercancías se ha visto asimismo afectado por la conflictividad, no solamente del ferrocarril español sino también de nuestros colegas franceses y portugueses, que condicionan las relaciones internacionales y afectan negativamente al tráfico de tal carácter. El resto de ingresos comerciales se han incrementado el 29,1 por ciento, correspondiendo la subida más significativa a los ingresos asociados a la comercialización del negocio de las telecomunicaciones, contemplado su inicio en el contrato-programa de 1999-2000 y que alcanzará en este ejercicio unos 7.000 millones de pesetas. Los gastos totales en este período han aumentado el 3,7 por ciento, pasando de 292.698 millones de pesetas en el año 1999, a 303.710 millones de pesetas en el año 2000. Los intereses financieros han crecido el 2,9 por ciento, pasando de 44.316 millones de pesetas en 1999, a 45.592 millones de pesetas en el 2000, como consecuencia del

repunte de los tipos de interés. Los gastos de personal recogen el efecto del XIII convenio colectivo firmado por la empresa y los representantes de los trabajadores después de meses de conflictividad. Este convenio es importante a medio plazo, pues incluye el acuerdo del agente único en el tren, fundamental para el desarrollo futuro más eficiente de los servicios de transporte, pues supondrá incrementos de productividad para los próximos años y una flexibilidad muy importante en la gestión de los medios de producción. Por tanto, el avance del ejercicio en curso incluido en estos presupuestos generales, contempla un resultado antes de subvenciones de menos 224.058 millones de pesetas, cumpliendo el presupuesto de explotación de Renfe incluido en los Presupuestos Generales del Estado aprobados para el 2000, lo que supone un gran esfuerzo de gestión.

Presupuesto 2001. La aportación del Estado para el ejercicio 2001 es de 224.512 millones de pesetas, 118.691 como subvención de explotación y los 105.821 restantes como subvención de capital equiparable a la partida presupuestaria del año 2000. Para el próximo ejercicio también se contempla la aportación de 5.000 millones de pesetas para financiar el plan de recursos urbanos que tiene Renfe. El presupuesto de explotación elaborado por Renfe presenta un resultado antes de subvenciones de menos 224.512 millones de pesetas, de las que aproximadamente más del 55 por ciento corresponden al convenio de gestión de infraestructura, el 17 por ciento a gastos financieros de Deuda del Estado, el 18 por ciento a obligaciones de servicio público que corresponden a las unidades de cercanías y regionales, y sólo un 9,6 por ciento corresponde al saldo neto del beneficio y pérdida de las unidades que operan en el mercado. En síntesis, el 90 por ciento corresponde a actividades de servicio público que son infraestructuras, cercanías, regionales y Deuda del Estado, y sólo el 10 por ciento corresponde a actividades en régimen de mercado. Por partidas, en la comparación del año 2001 con el anterior quiero hacer los siguientes comentarios: Los ingresos de tráfico presentan un crecimiento del 5,4 por ciento sobre el avance del año 2000; los gastos de personal previstos para el 2001 se incrementan en el 2,7 por ciento; el incremento salarial previsto tiene como referente la normativa al respecto incluida en el proyecto de ley de presupuestos para el 2001, con deslizamientos y productividad según el XIII convenio colectivo antes mencionado. Los materiales y servicios de exterior presentan un incremento del 0,6 por ciento sobre el 2000, muy inferior al 5,4 de incremento de ingresos, y los gastos financieros contemplados en este presupuesto alcanzan la cifra de 73.000 millones de pesetas, 6.000 más que la previsión del 2000, como reflejo de la subida de los tipos de interés. Para el año 2001 Renfe prevé en su estado financiero el impacto de la externalización del fondo de pensiones, en cumplimiento de la Ley del seguro, pendiente su concreción del resultado

del concurso convocado y actualmente en fase de resolución.

De cara al futuro próximo, vamos a contemplar como punto de partida los avances ya consolidados, con el objetivo de situarnos con garantía ante la evidente llegada de la competencia. Al igual que en etapas anteriores, creo que hemos sabido responder a los retos que se nos han planteado en el ferrocarril, intentando impulsar un marco que permita al ferrocarril español como modo de transporte dar soluciones y respuestas a la necesaria movilidad de la sociedad, en aquellos mercados en los que el medio sea capaz de presentar alternativas viables.

Inversiones. La inversión que Renfe tiene previsto realizar en el ejercicio 2001, se estima en 94.473 millones de pesetas, de los que 93.640 millones de pesetas corresponden a inversiones materiales y el resto son inversiones financieras. Estas inversiones incluyen las correspondientes al mantenimiento y rehabilitación de los activos existentes en infraestructura, la realizadas en estaciones y terminales y las requeridas para la operación del transporte, así como las correspondientes a otros negocios.

Las inversiones en activo de infraestructuras incluyen: las correspondientes a mantenimiento e infraestructura, que suponen 27.470 millones de pesetas, el 29 por ciento del total. Estas inversiones corresponden a más de mil operaciones, tanto de infraestructura y superestructura de vía, como de electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones, de las que el 70 por ciento tienen un coste unitario inferior a 80 millones de pesetas. Las inversiones en activos asignados a la unidad de negocio de circulación, alcanzan la cifra de 2.700 millones de pesetas y destinadas a mejorar los centros de control de tráfico fundamentalmente.

Las inversiones ejecutadas en coordinación con el Ministerio de Fomento alcanzan la cifra de 15.742 millones de pesetas, entre las que debe destacarse las correspondientes al convenio con la Xunta de Galicia, 7.020 millones de pesetas y la Junta de Castilla y León por 3.914 millones de pesetas. Las inversiones destinadas a la puesta en valor de los terrenos para su posterior puesta en mercado, 1.984 millones de pesetas, gestionadas por la unidad de negocio patrimonio urbanístico. La inversión en estaciones y terminales alcanzará en el ejercicio 2001, la cifra de 8.266 millones de pesetas, de los que el 56 por ciento corresponde a terminales de cargas, cargas y transporte combinado, 23 por ciento de inversiones para el desarrollo comercial de terminales de viajeros y 18 por ciento de instalaciones y mejoras en las estaciones de cercanías.

Entre las inversiones relativas a material rodante de operadores del transporte cabe destacar las siguientes: regionales, ejecutará unas inversiones en el ejercicio por valor de 6.782 millones de pesetas entre los que deben mencionarse siete nuevos trenes diesel, TRD, por importe de 2.642 millones de pesetas, cuya contra-

tación se ha llevado a efecto en el primer semestre de 1999, con un coste total de 3.828 millones de pesetas; 15 automotores diesel, TRD-3, 1.380 millones de pesetas, cuya contratación está prevista para el ejercicio 2000, con un coste total de 9.000 millones de pesetas y 21 automotores eléctricos, TRE, que se esperan adjudicar en el ejercicio 2001, por un coste total estimado de 13.650 millones de pesetas de los que se desembolsarán en este ejercicio 1.130 millones de pesetas. Cercanías invertirá en el ejercicio 3.665 millones de pesetas, destacando 2.000 millones correspondiente a la adquisición de nuevos trenes serie 2000, contratados durante el presente ejercicio por un coste total de 9.000 millones de pesetas. En AVE se prevén 3.690 millones de pesetas para hacer frente a los incrementos de la oferta y mejorar la calidad del servicio. Grandes líneas realizará una inversión de 9.181 millones de pesetas, siendo la más significativa la adquisición de 19 composiciones Talgo que fueron contratadas en 1999 con un coste total de 12.692 millones de pesetas.

Entre las inversiones de cargas, 6.320 millones de pesetas, destacan 2.700 millones para la adquisición de nuevos vagones, y el programa de modernización y mejoras técnicas de locomotoras para incrementar su productividad con 2.554 millones de pesetas. El transporte combinado plantea asimismo la adquisición de vagones, 1.572 millones de pesetas, y un programa de modernización y mejoras técnicas de locomotoras con un desembolso en el ejercicio de 1.156 millones de pesetas.

Finalmente, en relación con otros negocios se van a destinar 2.000 millones de pesetas para el equipamiento de los talleres de mantenimiento de trenes y adquisición de pista de parque y 1.168 millones de pesetas en la red de fibra óptica básica, que podría incrementarse en base a contratos específicos que aseguren su rentabilidad. Por otra parte, a lo largo del presente ejercicio 2000, está prevista la aprobación de la inversión correspondiente a trenes para la explotación de la nueva línea Madrid-Barcelona, por un valor estimado de 111.750 millones de pesetas, cuya contratación se cerrará a lo largo del primer semestre del año 2001. El gasto de estas importantes adquisiciones incidirá fundamentalmente en el año 2002 y siguientes.

Perspectivas de futuro. La liberalización del transporte ferroviario no es a estas alturas una alternativa, es una realidad que debe ser percibida como una oportunidad, nunca como una amenaza. En Renfe nos estamos preparando para competir en un mercado abierto con el fortalecimiento de nuestra estructura empresarial y desarrollando los puntos contenidos en el contrato-programa relacionados con este tema. Durante el ejercicio 2000 se han mantenido reuniones de trabajo de los grupos que fijaba el contrato-programa. En ellas se han puesto en común las diferentes conocimientos de los agentes implicados y las distintas experiencias

europas, con el objetivo de ponerlos a disposición del órgano competente para la toma de la decisión política final.

Las estrategias para afrontar el futuro con éxito pasan por la mejora continua de la calidad de la oferta. La construcción de nuevas infraestructuras afectará directamente a la calidad de nuestros servicios y nos permitirá posicionarnos mejor en el mercado, incrementando nuestra competitividad. La adquisición de nuevo material debe contribuir a hacer nuestros productos más atractivos, eficientes y apreciados por los clientes, tanto en la explotación de la infraestructura convencional como en la de alta velocidad. Asimismo, seguir reduciendo el coste del ferrocarril para el Estado debe ser un objetivo prioritario para Renfe, sin olvidar el desarrollo de nuevos servicios y productos que generen valor para la empresa y para sus clientes. En los últimos años Renfe ha ido reduciendo su coste, tanto en términos absolutos como relativos respecto al PIB, demostrando una eficacia en la gestión, no sólo concretada en el incremento de ingresos sino también en la contención del gasto. Es cierto que en esto hemos contado con el impacto positivo de decisiones de política económica general, como por ejemplo la liberalización del sector eléctrico. En este aspecto me gustaría destacar el papel que ha jugado Renfe, sacando a concurso el suministro eléctrico de nuestros mayores puntos de consumo. De esta forma nuestra factura eléctrica, que es la mayor de todas las facturas de las empresas españolas, se ha reducido en más de 1.000 millones de pesetas en 1999, a pesar del aumento del consumo bruto de kilovatios/hora, consecuencia del aumento de oferta de trenes que Renfe puso en circulación en este año. Para este año 2000 esperamos también ahorros similares. Las empresas trabajamos hoy en un entorno mundial global, en el que más que las ventas de la próxima semana cotiza la capacidad para generar valor para el trabajador, el accionista, el cliente y el entorno. En un horizonte iluminado por la búsqueda de un nuevo interfaz entre el hombre y la tecnología, entre la economía y los ciudadanos, en ese tablero global y abierto no existe competidor pequeño ni es posible sobrevivir sin una apuesta constante para la alianza, el consenso y la interrelación. Lógicamente la función de los nuevos principios económicos genera inquietud, de la misma forma que la confluencia entre las telecomunicaciones y la informática ha acelerado tanto las tecnologías de la información que nos produce la sensación personal de que la innovación corre más que nuestra capacidad de asimilación. Esa incertidumbre que genera el radical cambio de los escenarios económicos también afecta al transporte, uno de los sectores que más presión recibe como consecuencia de las necesidades que se derivan del crecimiento espectacular de los índices de movilidad. Es en todo caso un escenario positivo, ya que existe una relación evidente entre los procesos de globalización de la economía y la aceleración de la movilidad.

El ferrocarril tiene la oportunidad de configurar una nueva oferta que mediante la conjunción de sus mejores atributos con los principios de la intermodalidad y la complementariedad le permita desempeñar un papel muy relevante en la racionalización de los sistemas de transporte.

Nada más, señor presidente, señorías, ésta ha sido una exposición un poco general de lo que es la realidad de nuestro ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de continuar quiero decir a los diputados que han llegado a las cuatro y cuarto y han visto que la comparecencia ya estaba en marcha, que no es que hayan llegado tarde —yo mismo lo he hecho—, es que la comparecencia se ha adelantado unos minutos.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Bienvenido señor presidente de Renfe.

Desde el Grupo Socialista pensamos que Renfe está en un momento singular, en una situación transitoria en la que se tendrá que definir quién pasa a la competencia en la infraestructura y qué operadores actuarán sobre esas infraestructuras. Renfe tiene que estar preparada para ese momento y tiene que ser competitiva con el avión y la carretera, como se plantea en el Plan de infraestructuras 2000-2007, pero no solamente con el avión y con la carretera, sino también con otros operadores ferroviarios que actuarán seguramente sobre nuestra red ferroviaria. Por tanto, los presupuestos hay que contemplarlos en esa dimensión, en la de evolución hacia una empresa operadora del transporte ferroviario pero sin la responsabilidad del mantenimiento, renovación, circulación, etcétera. Los presupuestos deben ir apuntando en la dirección de tener una empresa libre de cargas financieras dentro de lo posible y con amortizaciones menores de las que tiene en este momento. No sé si la empresa realmente se está moviendo en este sentido. En los presupuestos del año 2000 los gastos financieros eran 65.650 millones de pesetas. Si mi análisis es correcto, para el año 2001 aparecen en el presupuesto gastos financieros por valor de 73.000 millones de pesetas; si no son correctos mis datos, corríjame, por favor, señor Corsini. ¿A qué se debe este incremento de casi 8.000 millones de gasto de la deuda? ¿Ha aumentado la deuda? ¿Se ha reducido el período de amortización? En el capítulo 7, de la Dirección General de Ferrocarriles, se asigna a Renfe 105.821 millones para amortización de préstamos e inversiones. ¿Me podría especificar qué cantidad va a cada uno de estos conceptos?

En la comparecencia de presupuestos de 6 de octubre de 1999 aún no estaba firmado el contrato-programa. En esta ocasión ya tenemos contrato-programa. Cuando ha pasado casi un año de su firma, señor presi-

dente de Renfe, ¿me podría hacer una valoración sucinta del mismo en los parámetros económicos? ¿A cuánto asciende la deuda por cuenta del Estado a diciembre de 2000? ¿Me podría especificar la deuda asignada a cada una de las unidades de negocio? ¿Está respondiendo el contrato-programa a las necesidades de Renfe para ser competitiva en un mercado liberalizado?

La gestión de la circulación y el mantenimiento de la infraestructura la realiza Renfe por cuenta del Estado, como acaba usted de decir hace un momento; esta actividad está regulada por un contrato específico y se desarrolla por la empresa por medio de organizaciones dedicadas exclusivamente a esa actividad. ¿Me podría decir cuál es el presupuesto que corresponde a dicha actividad?

Los servicios de transportes, también lo ha comentado usted anteriormente, los ejecuta la empresa en dos regímenes económicos diferentes: uno servicio público y otro de mercado. El transporte de cercanías y regionales se realiza en régimen contractual con aportaciones públicas; en el caso de los regionales también con aportaciones contractuales de las propias comunidades autónomas. El resto de las actividades se realiza en régimen de mercado. ¿Me podría indicar las aportaciones del Estado y de las comunidades autónomas a cada una de estas actividades?

Los gastos de personal de la empresa pasan de 170.159 millones en el presupuesto del año 2000, aunque ya sé que en la cuenta analítica de pérdidas y ganancias de los presupuestos del 2001 no figuran 170.159 millones, que es lo que figuraba en el presupuesto del 2000, sino 173.706; también me gustaría saber a qué se debe esa variación. Respecto del presupuesto inicial del año 2000 el incremento ha sido del 4,84 por ciento. No digo que este incremento en personal me parezca mal, pero me gustaría saber la razón de este incremento, cuando en el año 2000, según palabras tuyas, se esperaba un incremento del 0,8 por ciento respecto a 1999. También me gustaría saber cuál es la ratio de ingreso/cliente dividido por los gastos de personal para el ejercicio 2001. En este futuro no lejano, en el que Renfe probablemente se configure como un operador del transporte ferroviario, es previsible que el transporte ferroviario de cercanías pase a ser gestionado por las comunidades autónomas. ¿Me podría indicar qué comunidades autónomas tienen en este momento convenios con Renfe y cuáles son sus aportaciones? Aunque sé que en este ámbito de las comunidades autónomas últimamente la compañía está teniendo ciertas restricciones, o digamos ciertas competencias que anteriormente asumía la compañía, ahora parece que son dirigidas directamente por el Ministerio de Fomento. ¿Se ha firmado ya con la Junta de Andalucía el convenio para explotación de los servicios regionales y otro con la unidad de negocio de circulación y de mantenimiento de infraestructuras?

En la comparecencia a que me referí anteriormente, el señor Corsini nos dio datos sobre los ingresos de las

distintas unidades de negocio. ¿Nos podría informar sobre las previsiones de las distintas unidades de negocio de Renfe para el próximo ejercicio? De alguna lo ha hecho, al menos porcentualmente, si es posible y aunque sea en respuesta escrita, me gustaría saber los valores absolutos y también los coeficientes de cobertura previstos para el próximo ejercicio. También en este apartado me gustaría saber cómo piensa el señor presidente de Renfe que va a influir sobre las previsiones presupuestarias del año 2000 el fuerte incremento del precio de los carburantes, aunque afortunadamente tenemos muchas líneas electrificadas, y en estos casos el precio de la electricidad se ha reducido.

La inversión que Renfe tenía prevista realizar en el presupuesto del año 2000 era de 114.894 millones. Me gustaría saber exactamente, en ese desglose que nos hizo en la presentación y sobre el que ahora nos ha dado también números, cuál es la ejecución presupuestaria en este momento clasificado por unidades de negocio. También me gustaría hacer una referencia a que este año, usted también ha comentado esa cifra, la inversión prevista en el presupuesto es de 94.473 millones. La que había en el año 2000 era 114.894, prácticamente 20.000 millones menos, precisamente cuando se pone en funcionamiento el Plan de infraestructuras 2000-2007. Por cierto, tampoco me ha quedado muy claro, o tengo cierto baile de cifras que si es posible me gustaría aclararse, porque en el documento sobre el Plan de infraestructuras la cifra que se maneja para el tema de ferrocarril son más de 4,7 billones de pesetas, mientras que el ministro de Fomento en su comparecencia nos hablaba de 3,6 billones de pesetas. ¿Me podría aclarar cuál es la razón de este baile de cifras de 4,7 a 3,6? ¿Cuál es la inversión que realmente se contempla en el Plan de infraestructuras 2000-2007?

El transporte combinado es una apuesta de modernización que potencia los diversos medios empleados y un objetivo de futuro, en palabras del ministro de Fomento. En los últimos años han sido muchas las iniciativas parlamentarias tendentes a conectar el transporte ferroviario y el marítimo. ¿Qué proyectos tiene en estos momentos Renfe de conexión ferroviaria con puertos? ¿En qué situación está la conexión ferroviaria del puerto de Marín con Pontevedra? El señor presidente de Renfe, en su comparecencia de 6 de octubre de 1999, nos informó de la aprobación y contratación de nuevas inversiones a lo largo del año 2000 por valor de 215.888 millones de pesetas, de los que 111.750 corresponde a la adquisición para la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Me ha parecido entender en su comparecencia de hoy que ha repetido esta cantidad, los 111.750 millones de pesetas. ¿No se han invertido, como estaba previsto, en el año 2000?

Para ir terminando, me gustaría saber si Renfe tiene algún programa para la supresión de pasos a nivel, y en caso afirmativo cuál es el presupuesto de ese programa. ¿Qué inversión tiene previsto realizar Renfe para

actuaciones en terminales de viajeros? Hay otro tema un tanto particular pero ciertamente preocupante para los ciudadanos del entorno de la línea Moreda-Granada. En esta línea, concretamente en el tramo Albolote-Granada, en el entorno de Maracena, ha habido varios accidentes mortales. La Junta de Andalucía tiene un estudio en el que se aconseja el soterramiento del ferrocarril. También existen municipios en los que se considera imprescindible el soterramiento, además de por el peligro por la necesidad de la eliminación de barreras para el desarrollo urbanístico de las ciudades; por ejemplo la ciudad de Almería, en la que existe una amplia demanda social en este sentido. Por esta razón, le quiero preguntar si Renfe tiene previsto algún programa de soterramiento de vías, y en caso afirmativo cuáles son los criterios para priorizar las actuaciones. Desde el Grupo Socialista entendemos que el tema del soterramiento en las ciudades no es sólo competencia del Estado sino también de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas. En este sentido, señor Corsini, le solicito información sobre si en la actualidad tiene Renfe suscrito convenios con ayuntamientos para atender estas demandas, y en caso afirmativo con cuáles.

Como cuestión colateral con el tema que hoy nos ocupa de presupuestos, me gustaría conocer cómo está el tema de la relación con el Ministerio de Fomento, en el sentido de que últimamente han aparecido informaciones en prensa sobre que algunos ceses ocurridos en la compañía se podían deber a cierto tipo de relación no en la línea que debía existir entre Fomento y la compañía; si esa relación ha mejorado, y si los ceses que se produjeron en ese momento han afectado de alguna forma a la gestión de la empresa en los últimos meses.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** En primer lugar, quiero manifestar el deseo de que Renfe permanezca como compañía pública y que no sea víctima de algún proceso privatizador, bien directamente o bien por procesos privatizadores de derecho a autorizar las infraestructuras ferroviarias por operadores que acabarían utilizando las mejores infraestructuras mientras que la empresa pública puede quedar para los aspectos más residuales desde el punto de vista territorial o de los servicios. En este aspecto, nosotros abogamos porque el ferrocarril en el Estado español sea de titularidad estatal, lo cual incluye a las comunidades autónomas, y que las infraestructuras corran también por cuenta del Estado.

Dicho esto, señor Corsini, queríamos preguntarle algunas cifras sobre Galicia. Curiosamente, no sé si usted lo sabe, de todos los organismos o sociedades empresariales que tienen dependencia del Estado español, la que más va a invertir este año en Galicia va a ser Renfe, y esto es muy llamativo porque en el conjunto

de las inversiones la proporción de Galicia en relación con el Estado no llega siquiera al 3 por ciento del total. En concreto, se van a invertir en sociedades mercantiles la cantidad de un billón 243.171 millones de pesetas, de las cuales corresponden a Galicia unos escasos 19.000 millones; de esos 19.000 millones, da la casualidad que le corresponden a Renfe 9.576 millones. Tampoco esta cifra es frecuente ni habitual en el caso de Galicia, y llama la atención porque hay cifras de 5.471 millones de pesetas que irían destinadas a la provincia de A Coruña, 1.894 a la provincia de Lugo, 995 a la de Ourense y 1.216 a la de Pontevedra. Quería que me dijese, sobre todo en el caso de A Coruña, en qué proyecto se va a invertir este dinero, porque no es igual que vaya destinado a infraestructura ferroviaria, que vaya a operaciones urbanísticas o a remodelación de estaciones con fines de carácter especulativo.

Quería preguntarle también si ese convenio Xunta-Renfe sigue vivo, vigente en el quinquenio de los 30.000 millones de pesetas a pagar entre la Xunta y Renfe en cinco años, 1999-2003, pero que ahora todos esos convenios fueron integrados en uno que reúne 63.000 millones de pesetas más otros teóricos miles que llegarían hasta 80.000, aunque aquí no figuran y supone uno que los tendrá que pagar la Administración autonómica; en todo caso, cuál es el estado de ese convenio, su futuro y si es un convenio para invertir en infraestructuras o sólo para obras de mantenimiento.

En tercer lugar, me gustaría saber si de las cantidades que hay destinadas a la provincia de Ourense, esos 995 millones de pesetas tienen algo que ver con la eliminación de pasos a nivel que tantos disgustos están provocando, con accidentes mortales, incluso en algunas estaciones el vallado de la vía para que no sigan ocurriendo accidentes como los que sin duda usted conoce.

También quiero preguntarle, en ese dinero que ustedes van a invertir en material para grandes líneas, si el destino de todos esos vehículos está ya predeterminado o es un destino abierto, de tal manera que se puede discutir dónde habría que colocar ese nuevo material; es decir, si ya es finalista, va destinado a unas determinadas líneas de largo recorrido o hay lugar a discutir cuál sería su finalidad y cuál sería su destino.

Por último, deseo preguntarle si existe cantidad, en alguna parte de lo presupuestado ya que aquí no se especifica, para mejorar el acceso ferroviario al puerto de Ferrol. Sin duda, sería interesante que cuando habló de la disminución del transporte de mercancías usted diese los datos por comunidades autónomas, porque sería curioso ver que a lo mejor no es la misma disminución, incluso no la hay en algunos lugares que cuentan con una infraestructura malísima, muy deteriorada y prácticamente de mínimos.

Finalmente quería saber cómo valora el funcionamiento del convenio con la Xunta de Galicia para mantener líneas que no dan rendimiento económico y que se anularon en el contrato-programa, en concreto, las

cantidades que aporta la Xunta de Galicia, y si no cree que esas cantidades debían ser compensadas con mayores servicios, cuando menos con una mejora de las infraestructuras para que pudiese haber tiempos de viaje más aceptables a la altura del siglo XXI, o qué posibilidades se abren en estas líneas subvencionadas cuando exista una mejora de la infraestructura, de que Renfe ponga servicios en función de la potencialidad y de la demanda previsible.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo más quiere intervenir? (**Pausa.**)

El señor presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señorías, a mi juicio con la exposición inicial quedan contestadas algunas preguntas que se me han hecho. Sería un poco de abuso por mi parte del juego de los números, en lo que se refiere a leerlos sobre los presupuestos y el juego con las unidades de negocio, y quizá impida que podamos descender al detalle. En cualquier caso, las preguntas que no pueda contestar en este momento porque son excesivamente largas o por no entrar a desglosar las inversiones por comunidades autónomas, y mucho más en lo que se refiere a inversión en infraestructura por parte de Renfe que son pequeñas partidas, me parece que sería abusar de la paciencia de SS.SS. y creo que la mayor parte de ellas las puedo responder por escrito.

Por lo que se refiere al plan de pasos a nivel y cerramiento de vía, el importe —estoy hablando del ejercicio— es de 6.782 millones de pesetas. Como saben ustedes, en la política de pasos a nivel está haciendo frente a la política de cerramiento de los mismos; el volumen o el costo aproximado de la supresión de un paso a nivel para nosotros es aproximadamente de 100 millones de pesetas. Se está haciendo un esfuerzo sustancial en la supresión de pasos a nivel pero son muchos, y si no recuerdo mal a finales de este año estaríamos hablando de que quedan pendientes casi 4.000. Por lo que se refiere a la anualidad 2001, serían 1.313 millones de pesetas; el año 2002, 1.787 millones de pesetas y el año 2003, 1.823 millones de pesetas; el año 2004, 1.859 millones de pesetas, los que se van a destinar en las próximas anualidades para la supresión de pasos a nivel.

En relación con la pregunta que formuló el señor Contreras y el deseo de soterramiento, diré que el soterramiento es, por lo menos en la experiencia de Renfe, un deseo generalizado, ya que muchas veces el ferrocarril genera problemas en la permeabilidad de las ciudades, por su ubicación en el centro de esas ciudades, pero hay que recordar dos cosas: primero, que el ferrocarril no puede renunciar a su centralidad, porque sería la muerte del ferrocarril; y, segundo, que los soterramientos tienen el problema de que son muy costosos. Es muy difícil atacar soterramientos porque general-

mente tienen que hacerse con los recursos puestos encima de la mesa por parte de Renfe y con la recalificación de suelo de Renfe y el suelo que puede poner Renfe, aun dándole el máximo volumen de edificación, difícilmente puede llegar a suponer la sustitución de las estructuras ferroviarias por su coste y habría que recurrir a aportaciones no sólo de comunidades autónomas, sino también del Ministerio y de las propias corporaciones. En cualquier caso, los soterramientos son obras de infraestructura que realiza el Ministerio de Fomento y al Ministerio de Fomento corresponde determinar la viabilidad o no de una operación de este tipo.

En cuanto al incremento de intereses, diré que sobre un volumen de deuda como el que manejamos nosotros el incremento de intereses se debe al incremento del tipo de interés.

En lo que se refiere a la deuda por unidades de negocio, el contrato programa establece un reparto de la deuda proporcional a los activos inmovilizados. Esto, como es muy largo y habría que defender cada unidad de negocio, si me permiten SS.SS. se lo voy a enviar, porque podríamos estar horas y horas repasando esto.

En cuanto al precio de los carburantes, diré que el precio del gasoil, que el año pasado suponía una partida de unos 2.000 millones de pesetas, se ha incrementado al doble; en estos momentos la partida de gasoil nos cuesta 4.000 millones de pesetas. Como ha dicho S.S., afortunadamente, nuestro transporte de cercanías se realiza por tracción eléctrica y nos libera de una parte importante de ese gasto. **(El señor Vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

El total de nuestros compromisos de inversión para el año 2000 son 216.000 millones de pesetas, de los que 111.750 corresponden al AVE Madrid-Barcelona; estamos hablando de esa partida que corresponde a la compra de nuevas unidades, concurso en el que como saben SS.SS. se han presentado las ofertas el pasado día 29 y está pendiente de los análisis correspondientes. Creo que se resolverá para finales de año o el primer trimestre de 2001. En principio, ésa es la gran partida de compra de material, y tengo que decir que las cifras que damos en el texto son gastos. Creo que con esto he contestado a una serie de preguntas.

En cuanto al señor Rodríguez, le diré que para darle el detalle de todo lo que son inversiones en infraestructuras en A Coruña tendría que hacer una valoración de lo que es el convenio con la Xunta. A mí me parece un convenio muy positivo. Hemos enmarcado las relaciones entre la Xunta, Renfe y el Ministerio de Fomento con unas inversiones sustanciales, son 30.000 millones de pesetas y otros 30.000 más; es decir una inversión importante. Lo que pasa es que la realización material de las inversiones en infraestructuras —algunas veces lo hemos hablado— se alarga en el tiempo, pero ése es un problema de las obras de infraestructuras, que no son algo que podamos improvisar, son lentas, muy costosas y necesitan un período de tiempo de maduración.

En cualquier caso, me parece que la inversión en infraestructuras que va a realizar el Gobierno de la nación en los próximos años es un motivo de satisfacción para cualquier operador ferroviario. Tengo una envidia sana del que sea presidente de Renfe en los años 2006 y 2007, con todas las infraestructuras acabadas. La posibilidad de comunicar todas las ciudades españolas en tiempo récord, la posibilidad de poder operar con nuevos trenes, recortando sensiblemente los tiempos de recorrido y haciendo una magnífica oferta a nuestros clientes, va a ser muy gratificante para el presidente que esté en esos años 2006 y 2007.

También tengo que decirles que, dentro de la Unión Europea, el esfuerzo del Gobierno español es el esfuerzo inversor más importante de los próximos años en infraestructura ferroviaria. Había un reto pendiente que era el ferrocarril, reto al que se ha hecho frente. Para los que estamos en la operación ferroviaria la posibilidad de ir mejorando nuestras infraestructuras y poder ofrecer esas mejoras sustanciales de tiempo es motivo de satisfacción.

En cualquier caso, tengo que hacer una valoración absolutamente positiva del convenio con la Xunta, entre otras cosas porque lo hemos desarrollado entre todos y porque a mí me parece que todo lo que sea invertir en ferrocarril, invertir en material, recortar los tiempos de recorrido y hacer una apuesta clara por los trenes regionales o los trenes de cercanías en Galicia me parece que es importante.

Respecto a los pasos a nivel, le he contestado anteriormente cuando hablaba de las inversiones en pasos a nivel. De todas formas, le detallaré por escrito en lo que se refiere a Galicia, para que se vea el esfuerzo inversor y cómo hemos enfrentado ese problema de los pasos a nivel.

Las inversiones en material son fijas en el sentido de que nosotros, en unos presupuestos que se alargan en el tiempo, tenemos la obligación de ser rigurosos. Hay una horquilla en lo que se refiere a las compras de material de alta velocidad que va a estar determinada por las propias ofertas y el tipo y la composición de material. El resto de las compras previstas, tanto trenes de ejes intercambiables como trenes regionales de alta velocidad, son necesidades fijas, y nosotros como operadores tenemos que establecer unas demandas de tráfico que naturalmente vayan acompañadas por unas ofertas de material.

El resto de las preguntas, si les parece a SS.SS. se lo puedo enviar a SS.SS. en el plazo más breve posible. Lo digo por no detallar aquí todas las inversiones en infraestructuras ferroviarias por comunidades autónomas, o en el caso de Renfe descendiendo al detalle.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Algún grupo que no haya pedido la comparecencia quiere intervenir? **(Pausa.)**

Entonces, vamos a interrumpir la Comisión durante un minuto para despedir al señor Corsini. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

¿Quiere intervenir, señor López-Amor?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Sí. Muchas gracias, señor presidente.

Quiero fijar la posición de nuestro grupo, aunque de forma breve, dado el número de comparecencias que nos esperan.

En primer lugar, quiero hacer una petición a la Presidencia para que conste en acta nuestra condolencia y repulsa por el atentado que se ha producido durante el día de hoy en la ciudad de Granada. Pido a todos los portavoces que su sumen a la condena por este atentado.

En segundo lugar y entrando ya en materia propia de la comparecencia, quiero manifestar que si algo hay que decir de este presupuesto del Ministerio de Fomento en relación con Renfe, es que éstos son los presupuestos del ferrocarril y yo creo que, como muy bien ha dicho el presidente de Renfe, por primera vez se aborda en España la tarea de modificar el sistema ferroviario casi decimonónico, y de vertebrar todo el territorio nacional a través de ese incremento de las infraestructuras ferroviarias, que son tan importantes y que constituyen, al contrario de lo que se pensaba hace unos años, un criterio claro de progreso y de modernidad. En este sentido simplemente voy a dar dos datos y con eso termino. Uno, que las inversiones dedicadas al ferrocarril en este presupuesto se incrementan el 28,7 por ciento respecto a las del año anterior y en segundo lugar que cuantitativamente, y dentro del presupuesto total del Ministerio de Fomento, con todos los organismos que tiene, suponen una participación de casi el 30 por ciento. Por tanto, termino diciendo que nuestro apoyo a este presupuesto es total, implica una clara opción a favor de aquellas clases sociales que más necesidad tienen de utilizar el transporte colectivo y no el particular, suponiendo asimismo una clara opción por la modernización del país con estas asignaciones presupuestarias que están contenidas en el anteproyecto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Efectivamente, señor López-Amor, hemos tenido conocimiento de que ha sido asesinado el fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en Granada. He observado los gestos de SS.SS. y doy por hecho que por unanimidad todos los presentes condenamos ese vil asesinato sin ninguna duda.

Vamos a suspender durante un minuto la Comisión para despedir al señor Corsini y recibir al siguiente compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE (DAMBORIE-**

NA Y OSA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO. (Número de expediente 212/000145.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, reanudamos la Comisión con la comparecencia de don Eugenio Damboriena, presidente del Consejo de Administración de FEVE, para contestar a la solicitud hecha por el Grupo Mixto.

Para ello el señor Damboriena, al que le doy la bienvenida a la Comisión, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE** (Damboriena y Osa): Señor presidente, voy a ser muy breve, ya que SS.SS. llevan todo el día en esta Comisión. Les aseguro que voy a ceñirme lo más estrictamente posible a lo que el guión me obligue.

Quiero hacer un repaso muy breve de lo que ha sido el conjunto de inversiones realizado en FEVE durante un determinado período, cuál está siendo ahora ese conjunto de inversiones y la previsión de FEVE como empresa para el Plan de infraestructuras 2000-2007. Haciendo un balance general de las inversiones realizadas en FEVE, entraríamos a hacer el siguiente análisis. Hemos partido de una situación en la que en el año 1991 el conjunto o la totalidad de inversiones se ceñía exclusivamente a 5.123 millones, frente a los 11.010 millones del año 2000, con una proyección de cara al año 2001 de 14.000 millones de pesetas. Esos tres datos son suficientes para ilustrar a SS.SS. de cuál es el proceso inversor que se está realizando en FEVE en la totalidad de lo que es su línea. En cuanto a los objetivos a alcanzar con esas inversiones, en el programa de obras son los siguientes. En la renovación de vía y desvíos a actuaciones los objetivos perseguidos por FEVE son unificar el armamento de vía y su estabilidad mediante barra larga soldada y desvíos tipo B con carril de 54 kilogramos por metro sobre traviesa de hormigón, monobloque y balasto para mejorar la velocidad comercial, la seguridad y el confort. Respecto a la vía doble, el objeto es ampliar la capacidad de los tramos con tráfico intenso para aumentar frecuencias de las circulaciones, mejorar la regularidad y fiabilidad de los trenes y permitir que haya trenes directos. En Galicia, por ejemplo, estaríamos hablando de la duplicación de vías entre Ferrol y Xubia; en Asturias estaríamos hablando en un período de tiempo no demasiado largo de Avilés-Gijón-Godón-Pola de Siero, Sotiello-La Florida, Pola de Siero-Nava; en Cantabria de Torrelavega-Puente San Miguel-Nueva Montaña y Maliaño, Astilleros-Orejo, y en el País Vasco la duplicación de vías entre Aranguren-Sodupe, Sodupe-Zaramillo y Aranguren-Zalla.

Variantes y conexiones directas. El objetivo de las variantes de trazado es eliminar limitaciones perma-

nentes de velocidad con trazados de radio inferiores a 250 metros para mejorar especialmente la seguridad, los tiempos de recorrido y el confort. En cuanto a las conexiones directas, el fin perseguido es eliminar maniobras en las estaciones mejorando la explotación y el confort. Tengo una serie de ejemplos, pero no voy a aburrir a sus señorías.

Electrificaciones. El objetivo fundamental es electrificar todo lo que es el concepto de cercanías y los tramos de mayor intensidad de tráfico a 1.500 voltios en corriente continua para mejorar el confort, unificar el parque de material y en general mejorar la explotación. Los ejemplos que puedo dar se corresponden con Galicia (al BNG, grupo que ha pedido mi comparecencia) Ferrol-Xubia; en Asturias, Nava-Infiesto, Infiesto-Unquera; en Cantabria Unquera-Cabezón-Orejo-Gibaja; y en el País Vasco Gibaja-Aranguren.

En instalaciones de seguridad y señalización, la intención de esta Presidencia y del Ministerio de Fomento es que en un plazo de tiempo no muy largo, insisto en el plazo máximo de lo que es el Plan de infraestructuras, estemos en una instalación de control de tráfico centralizado, el CTC, con bloqueo automático y sistema de frenado automático Asfa en todo el ámbito de la red. Enclavamientos eléctricos en estaciones que permitan su telemando para mejora de la seguridad y de la explotación en general.

Pasando muy específicamente a lo que es el ejercicio 2001, quiero comentar a S.S. que, para la elaboración de los presupuestos generales de FEVE para el ejercicio 2001, se ha contemplado un incremento de los ingresos procedentes de tráfico en una media del 3 por ciento, siendo en consecuencia prudentes en las expectativas de los ingresos derivados de otras actividades que a lo largo del ejercicio pudieran incrementar el montante total de ingresos. Ello no es óbice para que, aún sin plasmarlo cuantitativamente en el proyecto de presupuestos, se presente; por tanto, anuncio a SS.SS. que podamos incrementar ese número de ingresos en una cifra cercana a los 600 ó 700 millones de pesetas provenientes del desarrollo de nuevos negocios, como es en concreto la explotación de la fibra óptica.

Por lo que se refiere a los gastos, se ha tratado de mantener en los corrientes de gestión las previsiones de inflación realizadas por el Gobierno, sin olvidar que el objetivo de esta empresa es la prestación de un servicio público con las mayores cotas de seguridad, fiabilidad y competitividad. Por otra parte, es fundamental señalar que se está realizando un esfuerzo importante en el sentido de recuperar el déficit histórico de atención al ferrocarril y que ha llevado al mismo a la situación en que se encuentra. Esta filosofía se ve respaldada por la tónica de incremento en las partidas inversoras que desde 1997 —subrayo el año— se van desarrollando y que han llegado a cotas de 9.000 millones de pesetas en 1999, 11.000 millones en el año 2000 y la previsión para el año 2001 es de 13.360 millones.

Por consiguiente, y para terminar esta primera intervención, quisiera indicarles que la intención de este presupuesto se recoge en las siguientes líneas básicas que, como plan estratégico, desarrolla la empresa. Incremento del servicio prestado con calidad y mejorando la regularidad y fiabilidad del mismo, mejorando los tiempos de viaje, la atención al viajero, etcétera, e implementando el transporte de mercancías, tratando de alcanzar cuotas de ocupación máximas en vía. Incremento de la seguridad mediante la sustitución del bloqueo telefónico por bloqueo automático, duplicación de tramos de vía en las cercanías con mayor carga de tráfico, así como la renovación integral de la vía en los tramos necesarios y la supresión, automatización y adecuación de los pasos a nivel, mejorando la comunicación y renovando el material de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Sin más, me someto a las preguntas que SS.SS. deseen hacerme relativas al propio presupuesto o aquellas que consideren necesarias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para sustanciar la solicitud del Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Aunque es de justicia reconocer la mejora en el funcionamiento de los servicios de FEVE, en general y muy en particular en el caso de Galicia, en contraste con lo que fue la situación de la empresa hace diez o siete años, no deja de ser sorprendente que esta mejora se haya logrado a pesar de que las inversiones en Galicia han sido muy pequeñas. Por darle un dato, en este ejercicio del año 2001 en Galicia se va a invertir el 2,6 por ciento de la inversión total de FEVE en el conjunto del Estado. Desde luego, la red ferroviaria de FEVE en Galicia representa bastante más del 2,6 por ciento y, por supuesto, no hay tramos de doble vía ni tramos electrificados.

Dicho esto, después de afirmar que la compañía funciona mejor hoy allí que hace siete u ocho años, y quiero hacer un reconocimiento público del importante papel que sin duda tuvo el director general, señor Romeu, realmente llama la atención en este presupuesto que sean 351 millones de pesetas los que se van a invertir en Galicia en proyectos iniciados antes del año 2001. Querría preguntarle si esos proyectos iniciados antes del año 2001 se refieren a la duplicación de vía Ferrol-Xubia que, por cierto, ni siquiera se ha empezado a ejecutar. ¿Cuál es el estado del proyecto, qué dificultades tiene, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de un proyecto que cuenta con fondos Feder para llevarlo adelante? Se trata de una duplicación en 12 kilómetros de vía que tiene una intensidad de viajeros que, como usted sabe, prácticamente se aproxima a los 400.000 anuales, que puede potencialmente tener más, pues es un tramo de vía que podría tener servicios de

carácter portuario e incluso de accesos a polígonos industriales, a una importante factoría metalúrgica en particular. Quisiera saber si estos 298 millones corresponden a ese proyecto sin ejecutar y, en todo caso, cuándo van a empezar las obras y cuándo podremos verlas acabadas.

En segundo lugar, los 53 millones de pesetas que aparecen territorializados en Lugo, ¿con qué finalidad se contemplan ahí? ¿Son para mejora de la infraestructura, para bloqueos automáticos, cuál es su finalidad?

Finalmente, usted afirmó que se iba a electrificar ese tramo de 12 kilómetros que algún día tendrá doble vía, Ferrol-Xubia. ¿En qué horizonte temporal se contempla esa electrificación?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Damboriena, para contestar a las formulaciones del señor Rodríguez.

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE** (Damboriena y Osa): Señor Rodríguez, voy a intentar centrarme en las preguntas que me ha hecho. No sé si le podré contestar a todas, pero si a alguna no le respondo tendrá la respuesta por escrito, no se preocupe.

Le quiero llamar la atención sobre los conceptos que maneja usted a la hora de indicar cuáles son las prioridades inversoras de FEVE en Galicia. Yo le puedo decir que en el período de 1991 a 1995 en Galicia FEVE invirtió un total de 346,7 millones de pesetas, y hubo un año, 1992, en que invirtió siete millones de pesetas. De 1996 al 2000 la cifra ha variado sustancialmente. Estamos entrando en cifras que empiezan en 1996 en 117 millones, continúan en 302, hasta terminar en un total realizado en ese año de 1.065 millones de pesetas.

En cuanto a la situación general, le debo decir que Galicia no tiene doble vía, tiene usted razón, pero le estoy diciendo que en la medida de lo posible, y allá donde sus tráficos lo requieran, así se hará. Pero debo llamarle la atención sobre los tráficos. Los viajeros que mueve FEVE en Galicia representan el 2,5 por ciento de los viajeros que mueve FEVE en su ámbito de actuación; el 2,5, ni uno más ni uno menos. Por tanto, como usted comprenderá, obviamente, a la hora de priorizar inversiones también debo tener presente estos datos. Además, le quiero decir otra cosa. Da la casualidad de que los tramos de vía de la zona de Galicia en FEVE son precisamente los que mejor se encuentran de toda la compañía. De entrada, le pondré un ejemplo. FEVE en Galicia no tiene un solo paso a nivel, cosa que no se da en otras circunstancias, desgraciadamente, de la misma compañía. Yo le quiero llamar la atención con respecto a la situación real de FEVE en Galicia en cuanto a inversiones, a la situación real respecto a los proyectos realizados, sobre todo los que se han realizado especialmente con este equipo directivo,

y los que esperemos que podamos realizar. Mire, los 1.065 millones de pesetas, con las actuaciones previstas entre los años 2001 y 2010, pasan a 9.076 millones, fíjese hasta dónde subimos. Multiplicamos por nueve.

En electrificación me hace dos preguntas. Me pregunta cuándo se hará la electrificación. No le puedo decir la fecha exacta. Lo que sí le digo es que está dentro del proyecto global, y en el momento que corresponda le aseguro que será S.S. el primero en enterarse.

En cuanto al tema de la variante de Narón, tiene usted razón. La variante de Narón ha sufrido un retraso lamentable, pero por un motivo que desde luego ha sido ajeno a esta compañía y desgraciadamente también al propio Ministerio. Ha habido un problema de expropiaciones importantes. Recordará usted que el año pasado, en esta misma comparecencia, me comprometí a adjudicar la obra antes de fin de año, y así lo hice. Yo le puedo leer el cronograma de todas las actuaciones en la variante de Narón. Si quiere se lo leo ahora o se lo dejo para que usted lo lea y lo analice y vea cuál ha sido realmente la evolución, pero le puedo decir que para la adjudicación de los 438 millones de pesetas, hoy, en este momento, estoy esperando a que se declare la urgente ocupación de esos terrenos, en cuanto tengamos la declaración de urgente ocupación, automáticamente, empezarán las obras. Le insisto, la variante de Narón creo que se ha desarrollado, por nuestra parte, de la mejor de las maneras posibles. Y entiendo que por parte del Ministerio también. Hubo, como usted bien sabe, diferentes interpretaciones sobre quién debía o no debía expropiar, se resolvió, y ahora estamos en un período de alegaciones. En cuanto se respondan las alegaciones, una de dos, bien se expropia o bien, declaramos la urgente ocupación.

En cuanto a las demás preguntas, como estarán recogidas en el acta y no me ha dado tiempo a tomar nota de ellas, le contestaré por escrito.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Algún grupo de los que no han formulado solicitud de comparecencia desea intervenir?

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, estaba previsto que esta intervención la realizara mi compañera la diputada Francisca Pleguezuelos, pero se ha tenido que ausentar para trasladarse a Granada por el lamentable asesinato del fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía. Por tanto, con muchísima brevedad, me referiré a algunos temas generales.

En primer lugar, el Grupo Socialista lamenta no ser tan optimista como el señor presidente de FEVE. El análisis o el estudio somero de la cuenta de pérdidas y ganancias analítica arroja unos resultados que, aunque pueden haber evolucionado positivamente, no dejan de

ser preocupantes en este momento. El que el valor añadido de la empresa esté en este momento en menos 1.185 millones de pesetas es algo que debe de preocupar; o que el resultado neto de la explotación haya evolucionado desde el año 1999 al 2001 en la cifra de menos 11.700 millones, menos 14.287, y en este año, la previsión del 2001 sea menos 14.635, es un dato que indica que la empresa tiene una situación compleja. Si nos vamos al resultado después de impuestos, al balance global, aparecen unas pérdidas de 1.345 millones de pesetas. Por tanto, creo que se está haciendo un esfuerzo importante en inversión, pero las cuentas todavía siguen siendo, desde nuestro punto de vista, un tanto preocupantes.

Ya en temas más concretos, me gustaría preguntar al señor presidente qué inversión destina FEVE a la modernización de trenes y líneas de ferrocarril de vía estrecha y qué porcentaje supone esta inversión respecto del total. También quiero preguntarle cuál es en este momento el porcentaje de ejecución presupuestaria y cuáles son las previsiones de inversión —ha dicho algunas, pero me gustaría que me las enviase por escrito— en las distintas comunidades autónomas para los próximos años.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO SANTAMARÍA**: Para fijar la posición del Grupo Popular, intervengo con toda brevedad y con carácter general.

Hoy podemos decir que el ejercicio del año 1999 fue vital para FEVE. Se ha demostrado que la empresa puede crecer, atrás han quedado los años de falta de inversiones y de fuertes endeudamientos. Hoy, gracias al apoyo decidido del Gobierno del Partido Popular y a una acertada política de inversiones, así como de contención del gasto por parte de FEVE, la empresa se encuentra en un momento óptimo para afrontar un futuro que la lleve a la consolidación definitiva. La apuesta decidida del Ministerio de Fomento por incrementar las inversiones en FEVE, que crecieron el último ejercicio en un 41,12 por ciento, ha permitido a la empresa poder iniciar una importante modernización que afecta tanto a las infraestructuras como al parque móvil. Es significativa la evolución de la inversión llevada a cabo en FEVE, que ha pasado de los 4.400 millones de pesetas en 1996 a los 13.360 millones de pesetas previstos para el año 2001. Es igualmente significativa la cantidad de 150.000 millones de pesetas en inversiones, según el plan de infraestructuras del Gobierno del 2001 al 2010, de los cuales casi 60.000 millones corresponden al Ministerio de Fomento. Este panorama general hace que FEVE pueda ser optimista ante el futuro, frente al abandono y la pérdida de clientes, con el consiguiente cierre de líneas, en el pasado.

Para finalizar, quiero agradecer al señor Damboriena su comparecencia, así como la información recibida.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Damboriena para contestar.

El señor **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FEVE** (Damboriena y Osa): Empezando por el final, muchas gracias, señor Merino, por las palabras que ha tenido para con esta empresa, que lo son para con esta empresa y, en definitiva, para con el Ministerio y el Gobierno que sustentan la misma, y que desde hace seis años ha hecho que estos cuadros que hoy se han presentado aquí sean los que realmente son y no los que se quieren ver.

Lo siento mucho, señor Contreras, pero cuando usted quiera nos sentamos con los números por delante e intentamos llegar a un acuerdo sobre datos que son muy fríos, que son los datos numéricos tal cual son. Las inversiones en FEVE en el año 1991 fueron las que fueron, pero es que me ha hablado usted de deuda. ¿Sabe usted lo que debía FEVE en 1991? Debía 30.040 millones de pesetas del año 1991, hace diez años. Hemos llegado en el año 1999 a deber exclusivamente 2.600 millones. Este año, ciertamente, crecerá la deuda, pero ¿sabe por qué? Porque vamos a aumentar la inversión. Porque frente a tener 30.000 millones de pesetas en deuda y realizar sólo inversiones por valor de 5.123, en el mismo período en el mismo año y con 2.600 en 1999 se han acometido obras por valor de 9.000; hay una sustancial diferencia. Eso, le guste o no, es una situación totalmente inversa a la que antes se producía. Además, hay un dato que usted tiene que mirar siempre, especialmente en una compañía que presta un servicio público como es FEVE o como puede ser Renfe. Usted tiene que fijarse siempre en el índice de cobertura de gasto por ingreso de explotación. Cuando nosotros nos encontramos que en 1995 el índice de cobertura era del 20 por ciento, que en el ejercicio de 1999 el índice de cobertura creció hasta el 34,8 y que es interés de esta Presidencia y de este Gobierno que el índice de cobertura se sitúe para el ejercicio del 2001 en el 36,2, eso significa que haremos cada vez una empresa menos costosa para la Administración pública, y ese es el dato que realmente tendría que preocuparle. Además de ese dato le llamo la atención sobre el concepto del uso de las deudas. Insisto, en el año 1991, hace diez años, FEVE debía 30.040 millones de pesetas, lo que supone en la propia cuenta de explotación, como a usted no se le escapará, una carga financiera brutal. Eso, a Dios gracias, se ha invertido, pero no le quepa la menor duda de que ha sido gracias a un especial esfuerzo por parte del Tesoro a la hora de pagar las subvenciones en tiempo y forma, y por parte de la propia Administración a la hora de intentar sujetar los gastos, y también por la inversión realizada por la Administración pública, que permite mejorar en tiempos, dar

una mejor calidad y hacer en definitiva un ferrocarril más fiable para todos. Por tanto, observando esos factores es como podemos analizar realmente la evolución de la empresa. Usted mira simplemente un dato frío y piensa: el Gobierno nos dice que FEVE debe hoy 2.600 millones, pero el año que viene va a cerrar con 10.400. Nosotros tenemos una financiación limitada, tasada, sin embargo tenemos un plan de inversiones que queremos llevar hasta su máxima expresión. Si eso significa que nosotros vamos a endeudarnos en el límite que nos establezca el Gobierno, lo vamos a hacer, pero sabiendo que no podemos mantener deudas históricas como las que se mantuvieron en el año 1991, por ejemplo. Son conceptos muy claros. Podremos incrementar algo la deuda, pero les aseguro que seremos los primeros en intentar que ese aumento sea el menor de los posibles, y desde luego teniendo como referente, sin duda de ningún tipo, los años antecedentes. Fíjese, en el año 1990 se cierra una de las líneas emblemáticas de esta compañía, que es el ferrocarril de la Robla, y en el año 1991 tenemos 30.000 millones de deuda y con un 20 por ciento exclusivamente de cobertura de gasto. Quiero llamarle la atención sobre esos conceptos.

Me ha hecho preguntas sobre pérdidas. La valoración que tenemos que hacer en estos momentos es el índice de cobertura. Cuando obtengamos un índice de cobertura mayor, menor será el coste de la empresa para la sociedad y menor será el coste de la empresa para el erario público. Por tanto, ese es el objetivo máximo de este presidente y ese va a ser el objetivo máximo del Ministerio y es el que se está manteniendo como tal. Por tanto, insisto, no puedo comprender ese concepto de pérdidas, porque, ¿cómo hablamos de pérdidas en FEVE? ¿Cómo hablamos de pérdidas en Renfe? ¿La diferencia entre lo que ingresa por todo lo que gasta, eso son las pérdidas? Le hago ese comentario porque, sinceramente, no podemos dar la vuelta a los números, sobre todo cuando estamos hablando de gastos como la masa salarial, que ha crecido ni más ni menos que 1.000 millones de pesetas. Yo heredé una empresa —y no me cuesta nada asumirlo— con un número de empleados trabajando en la misma y que tenían un nivel salarial determinado. La opción era la máxima de la rentabilidad de todos sus operadores, y optamos por llegar a un buen convenio, pero ese convenio se ha traducido en 1.000 millones de pesetas de coste, añadidos a algo que mi predecesor en la comparecencia también ha mencionado, y es que en su factura del combustible ha notado el coste del crudo y nosotros también lo notamos, teniendo en cuenta además cuáles son los porcentajes electrificados y cuáles son los que están funcionando con gasoil. Eso significa que el año 2000 vamos a cerrar con 200 millones de pesetas más de coste, sólo en la partida de suministros para tracción.

Por tanto, le agradecería que reconozca, al menos, lo que otros grupos han hecho, y es el ingente esfuerzo,

no ya de su presidente, pero sí del Gobierno y del equipo directivo para sacar adelante las cuentas de una empresa, cuando menos, tan antigua —y permítaseme la expresión— en conceptos, empresa que ha recibido durante muchos años no precisamente el mejor trato por parte de la Administración, sino que ha sido olvidada paulatinamente. Este Gobierno ha hecho lo contrario. Me felicito de ello y espero que en esa línea nos podamos seguir encontrando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Damboriena.

Vamos a suspender la Comisión durante un minuto para despedir al presidente de FEVE y recibir al director general de AENA.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000150), COALICIÓN CANARIA (Número de expediente 212/000160), MIXTO-CHUNTA ARAGONESISTA (Número de expediente 212/000161) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000247).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Entremos en el trámite de comparecencia del director general del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, que ha sido solicitada por el Grupo Mixto, BNG y CHA, Coalición Canaria y Grupo Socialista.

Vamos a darle, en primer lugar, la bienvenida a esta Comisión al señor Argüelles y cederle la palabra para que haga su primera intervención.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Argüelles Salaverría): Se trata en esta brevísima intervención de poner un poco en perspectiva el presupuesto del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, dentro del contexto de una nueva legislatura que acaba de comenzar.

Para AENA este es un año de arranque de una nueva etapa que consiste en una apuesta firme por el desarrollo de un programa de infraestructuras muy ambicioso y por la profundización en fórmulas modernas de gestión que busquen la seguridad, la modernidad y nuestra integración en todo el contexto que Europa está ahora mismo viviendo en el terreno de la navegación y del servicio de los operadores aeroportuarios. Los datos son de sobra conocidos. AENA tiene quizá la red aeroportuaria más importante de Europa y los crecimientos que el mercado del transporte y del tráfico de pasajeros están teniendo en Europa son muy espectaculares. Por

tanto, creemos que con este proyecto de presupuesto este Gobierno y el ente que dirijo da respuesta al reto que se le plantea.

Señor presidente, no tengo nada más que decir. Estoy a disposición de los señores diputados para responder, si puedo, a las preguntas que tengan a bien formularme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Siguiendo el criterio de intervenciones de mayor a menor, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Bienvenido, señor director general, a esta Comisión, ya que me parece que es su primera comparecencia en la misma. A buen seguro, se verá continuada con otras muchas más, habida cuenta la importancia que AENA tiene para toda la estructura del Estado español y del interés que despierta en todos los ciudadanos españoles, en las empresas transportistas y en la economía en general de nuestro país.

Si me permite, le voy a formular una serie de preguntas agrupadas por materias afines. En primer lugar, una de las competencias que AENA desarrolla es el control del espacio aéreo. Respecto al control del espacio aéreo quisiéramos pedirle información acerca de las líneas de trabajo que tiene AENA en el sentido de generar el mayor número de controladores, en el sentido también de posibilitar una mejora en la enseñanza, en la cualificación y esencialmente tener el equipamiento en lo que a personal se refiere en todos los órganos de control de las diferentes áreas del Estado español. En esa línea le queremos preguntar cuáles son las inversiones de personal y equipamiento que se prevén para los 14 sectores aéreos que integran el área de Madrid; igualmente, las inversiones de personal y equipamiento previstas para cubrir los 13 sectores aéreos que integran el área de Barcelona; análogamente, los cinco sectores aéreos que integran el área de Canarias; los seis que integran el de Sevilla. Por razón de economía de tiempo, y disculpe un instante, señor director general, le haré rápidamente estas preguntas, y aquellas que estime usted que no puede anotar las contestará por escrito a lo largo de la semana como es reglamentario. Es una idea general. A nosotros nos preocupa el equipamiento en personal del área de Valencia que, como usted recordará perfectamente, está esencialmente cubierto por controladores procedentes del estamento militar, que generaron el año pasado unos paros y situaciones de conflictividad no deseables. Nos preocupa mucho el equipamiento también en lo que se refiere al personal dedicado al control aéreo para los pasillos aéreos que, sobrevolando España, nos comunican con países limítrofes y que tenemos que mantener como consecuencia de convenios bilaterales con Marruecos, Francia, Italia, etcétera, a efectos de la fluidización del

tráfico aéreo. El Reino de España es desde el año 1996 miembro de hecho de Eurocontrol y, además, nos felicitamos de que desde hace tres o cuatro meses la Dirección General de Eurocontrol esté ocupada por un español, cosa que nos satisface de manera importante. Cara al futuro, y dado que son aspectos de inversión que no se recogen explícitamente, al menos yo no he tenido la oportunidad de verlo en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, me gustaría conocer la aportación española en el año 2000 al sistema Ecnos y a los distintos cumplimientos de los convenios internacionales suscritos por el Reino de España o a organismos internacionales como es Eurocontrol, al que he hecho referencia.

Nos gustaría que usted nos explicase la política presupuestaria, que no puede estar alejada, en modo alguno, de la política conceptual de definición de las líneas de trabajo de Senasa, no solamente a la hora de formar controladores, y esta mañana se le planteó así al señor subsecretario y lo reiteramos porque creemos que es un tema absolutamente esencial. Dado que el Estado es el único empleador de esos especialistas, no hay empresas privadas que generen empleo para controladores, es competencia clara del Estado procurar normalizar académicamente unas enseñanzas que están muy férreamente —y, ahora sí, valga la redundancia lingüística y semántica— controladas por los controladores. Desde esa óptica sería muy deseable que vayamos dando pasos adelante para abrir el acceso de los titulados universitarios que así lo deseen, superando las pruebas pertinentes, a las plazas en un centro netamente académico más que con la componente profesional derivada de las características de la estructura del centro. Esa podría ser una de las aportaciones más importantes en la remodelación que tiene prevista Senasa, cara a los años próximos. Esto por lo que se refiere a la componente específica de navegación aérea, que es una de las líneas de trabajo de AENA, que no resulta espectacular ante los ciudadanos, pero que tiene una importancia capital. Nos gustaría que usted nos especificase las actuaciones presupuestarias que va a llevar al respecto en las líneas que le he indicado y las políticas que tiene definidas.

Por lo que se refiere a infraestructura, que es otra de las grandes áreas, hemos visto los Presupuestos Generales del Estado del ente autónomo AENA y hemos visto las últimas decisiones que ha tomado el Gobierno y que están recogidas en Internet. Yo particularmente lo he detectado a través de Internet. Por ejemplo, la incorporación de los aeropuertos de Burgos y Monflorite, en Huesca, que se han declarado de interés general y su incorporación a la red de aeropuertos de interés general del Estado. Me gustaría conocer la posición de AENA ante peticiones procedentes de distintos colectivos, comunidades autónomas, incluso diputaciones provinciales. Recuerdo una de ellas, la de Castellón, en la que con una inversión de dos mil y pico millones de

pesetas entre la diputación de Castellón y sectores privados de esa comunidad plantean un aeródromo de determinadas características. Me gustaría conocer si AENA tiene recogida alguna partida presupuestaria para coparticipar en la construcción de infraestructuras de esas características.

Quisiéramos saber también, señor director general, el estado en que se encuentra la elaboración de los planes directores de cada uno de los aeropuertos de interés general en nuestro país. En mi condición de diputado socialista por la provincia de Santa Cruz de Tenerife, por una de las dos circunscripciones de la comunidad Canaria, entenderá que no podría dejar pasar esta comparecencia sin que planteásemos un tema. Como esta Cámara tiene que ser reflejo de las preocupaciones de los ciudadanos y tiene que tener un auténtico dique de contención de racionalidad de las olas que se generan en muchas ocasiones con intereses que no logro adivinar, no se le escapa que en la Comunidad Canaria se ha generado en los últimos 20 ó 25 días una gran ola de preocupación. En la comparecencia de su predecesor, don Francisco Cal, en el mes de octubre de 1999, le planteé una serie de preguntas con respecto a los planes directores. Una de ellas fue: ¿Cuál es la consignación presupuestaria para el desarrollo del aeropuerto de Gando, en la isla de Gran Canaria? Otra pregunta complementaria fue: ¿Se consigna asignación para el nuevo campo de vuelos del aeropuerto de Gando? La contestación que en aquel momento se dio por escrito a este interviniente socialista —que fue el único diputado y, consiguientemente, el único grupo parlamentario que en esa comparecencia planteó este tema— fue la siguiente: «La inversión prevista en el PAIF 2000 para el aeropuerto de Gran Canaria es de 3.053 millones de pesetas». Y la segunda contestación fue: «El nuevo campo de vuelo vendrá definido en el plan director del aeropuerto de Gran Canaria que, como ha indicado el director general, se está redactando para terminar en este mismo año». Estamos en el año 1999. Es decir, AENA anunció que el plan director del aeropuerto de Gando estaría terminado en 1999. «El plan director establecerá —continuaba la contestación— el nivel de tráfico con el que será necesario que esté operativo el nuevo campo de vuelo, así como la fecha aproximada en la que se prevé que se alcance. No obstante, estas previsiones se irán actualizando en función de la evolución real». Entenderá que este diputado del Grupo Parlamentario Socialista, que en octubre de 1999 planteó esta pregunta, hoy la reitera como consecuencia de la parálisis que ha experimentado este tema en la isla de Gran Canaria. Es decir, no está elaborado todavía el plan director, no está decidido si habrá un nuevo campo de vuelo. Porque no hay dos, como se viene diciendo, hay uno solo; el otro es de naturaleza militar. Sería muy discutible el que se siga utilizando esa terminología, como han hecho en los últimos días algunos responsables gubernamentales, indicando que existen dos.

A ello le sumaría otra pregunta que también formulé: ¿Cuáles son las razones por las que aún no se ha resuelto el concurso público, cerrado en el mes de mayo de 1996, por el que se había sacado a concurso la redacción del desarrollo aeroportuario del aeropuerto de Tenerife sur, aeropuerto Reina Sofía, con una nueva terminal y nuevo campo de vuelo? Si bien es cierto que este interviniente está hablando desde una óptica de la política general del Estado, no podemos olvidar que el Tratado de la Unión Europea, en su artículo 299.2, expresamente a Canarias como la única región del Estado español ultraperiférica, e incluye los aeropuertos de la Comunidad Canaria y los puertos en las redes de infraestructura europea. Consiguientemente, con un tratamiento excepcional, que no es menester justificar más, incluso al amparo de la Constitución española.

Señor director general, usted lleva unos meses en esta responsabilidad y personalmente no puede considerar que sea un análisis crítico a su gestión, pero lo que no resulta aceptable es que la Administración pública en noviembre de 1995 abra un concurso internacional, después de tres años de estudios, y que en abril de 1996 se cierre. Se produce el cambio de Gobierno, se han presentado en abril de 1996 diez equipos redactores y a día de hoy no ha sido elegido, a pesar de que había una consignación presupuestaria de 1.300 millones de pesetas para honorarios, el equipo redactor al que se le tiene que encargar la redacción de los proyectos de las nuevas áreas terminales, de los sistemas de comunicación entre ellas, de las plataformas de aparcamiento de aeronaves, de una terminal para el transporte de viajeros interinsulares; es decir, todo lo que es la estructura de equipamiento del aeropuerto y nuevo campo de vuelo, y aún no se ha decidido la ubicación de la pista. Consiguientemente, señor director general, se lo digo con terminología coloquial, no puede salir de aquí sin producir una definición. Porque un concurso que se cierra en 1996 y que cuatro años y medio después ni se ha declarado desierto, ni se ha tomado la decisión, es inaceptable. Por lo que se refiere al aeropuerto Reina Sofía y al de Gando, la expresión está manifestada. No estamos hablando del AVE en la Comunidad Canaria, con tres, cuatro, cinco billones de pesetas de inversiones. Estamos hablando de puertos y aeropuertos que requieren un tratamiento excepcional.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Madrid-Barajas —estamos en el sector de infraestructuras—, le agradecería, señor director general, que me indicase cuáles han sido las actuaciones presupuestarias al amparo de los presupuestos del año 2000 y las que se prevén para el año 2001 en la adquisición de suelo en Campo Real. Si es que el actual Ministerio de Fomento (según parece es así, por noticias de prensa) mantiene el planteamiento de un nuevo aeropuerto para dentro de 10, 15 ó 20 años que sea alternativo al actual aeropuerto de Barajas. Hay que tener presente que entre el

aeropuerto de Barajas y el aeropuerto del Prat va a haber una inversión prevista a lo largo de los cuatro años próximos de un billón 100.000 millones de pesetas, que habrá que justificar de forma muy razonable, ante lo que no nos cerramos, como consecuencia de que carecemos de la información técnica que elaboran los grupos y las consultoras en número elevadísimo, a las que AENA encarga los estudios de cara a ese aeropuerto alternativo del cual aún no disponemos del *software* adecuado. Queremos que nos indique la consignación presupuestaria para el 2001 a efectos de desarrollar el aeropuerto de Barcelona, con especial referencia a las características del nuevo campo de vuelo y de las ampliaciones de la terminal.

Respecto al sistema aeroportuario catalán, tengo documentación de 1997 del compromiso de AENA, manifestado en las Cortes Generales, para el aeropuerto de Reus y también para el de Girona —considerando esencialmente el de Girona como alternativo al del Prat— de las inversiones y elaboración del plan director. El plan director de Reus entendemos que no está terminado. Se debía haber terminado hace dos años, la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado de 1997 así lo indicaba. Queremos conocer la posición del Ministerio, concretamente de la Dirección General, respecto a ese desarrollo aeroportuario de la Comunidad catalana. Asimismo, en la Comunidad Valenciana el aeropuerto de Altet o el posible nuevo aeropuerto de Valencia, con las nuevas instalaciones, tienen que tener la consignación presupuestaria derivada de las aprobaciones de los pertinentes planes directores y de los proyectos que se recogen.

Tengo también aquí —y no es menester referirse a él— un documento repartido por el Gobierno —esta mañana se lo indiqué así al secretario de Estado de Infraestructuras— por Internet donde se ven las inversiones previstas al amparo del plan director del septenio próximo especificado en las áreas de las infraestructuras aeroportuarias. Pero como usted muy bien sabe, los informes de impacto medioambiental y tantos y tantos otros aspectos derivados del cumplimiento de directivas comunitarias en lo que se refiere a huellas sonoras, etcétera, requieren actuaciones a veces imprevistas y traen consigo paralizaciones. Luego nosotros queremos, de la forma más aproximada posible, conocer las líneas de actuación, en lo que a infraestructuras se refiere, de la Dirección General de AENA.

Hay un tema, señor director general, que va a ser objeto en los meses próximos de debate en esta Comisión y en Pleno, porque varios grupos parlamentarios han presentado ya por el registro las correspondientes peticiones de información y debate. Sería muy deseable que en esa zona del corredor del Henares —referido al aeropuerto de Madrid—, donde el impacto de la huella sonora se pone de manifiesto porque afecta a 14 ó 16 municipios, se conociera qué va a suponer la puesta en marcha de las nuevas pistas, cuál va a ser la hue-

lla sonora y a qué conjunto de colectivos ciudadanos y de núcleos vecinales va a afectar. Es necesario saber por qué se ha paralizado aquel acuerdo con el Ayuntamiento de Coslada que significó convenios bilaterales entre AENA y los propietarios de viviendas, qué ha ocurrido, cuánto se ha invertido en el año 2000 y cuánto se va a invertir en el 2001. Porque, señor director general, ha sido un precedente que sin duda alguna va a tener proyección en otros núcleos vecinales de otros aeropuertos. Se me ocurre pensar en un núcleo vecinal que se llama Ojos de Garza, en el municipio de Telde, en la isla de Gran Canaria, donde se ubica el aeropuerto de Gando. Luego ese precedente que se sentó en Coslada tendrá proyección paralela en otras actuaciones de defensa de la calidad medioambiental de los vecinos que residen en zonas ubicadas en esa franja que hemos venido en denominar huella sonora.

Son otras muchas —y miro el reloj porque no quiero abusar de la Mesa ni del señor director general— las preguntas que tenemos. Mañana le presentaremos por escrito toda una serie de preguntas que aquí tengo y no le voy a leer pero que se enmarcan en ese planteamiento. De ahí que además le pida que nos hable de la inversión en Clasa (Centros Logísticos Aeroportuarios), cuya puesta en marcha fue un acierto, que viene suscribiendo convenios con distintos municipios y con distintas comunidades autónomas y que se convierte en un operador logístico fundamental de apoyo a la intermodalidad en el transporte de mercancías y que da mucho juego en los aeropuertos al transporte de mercancías. Le agradeceríamos que también nos indicase la situación en que se encuentra el proceso de concurso público —está en todas las páginas de la prensa porque genera interés— del segundo operador en lo que se refiere al *handling* y al auxilio en tierra a las aeronaves y a las compañías transportistas de unos 26 ó 27 aeródromos, que viene siendo desempeñado por la compañía Iberia hasta estos momentos, pero el proceso de privatización en el que se encuentra, y que deseablemente terminará antes de que finalice el año, quizás introduce un parámetro nuevo en ese concurso que se tiene abierto. El sistema de equipajes en Barajas, de moderna tecnología; en Barajas también, la utilización de la nueva área terminal, si va a ser para una compañía o va a ser utilizada por varias, si va a ser de la titularidad de AENA o se venderá a las compañías que lo utilicen. Es decir, qué fórmula se va a emplear.

Por último, no es un tema competencial suyo, señor director general, pero no quiero dejar pasar la oportunidad de reflejarlo al menos en el «Diario de Sesiones». El desarrollo aeroportuario nacional, las políticas del transporte aéreo están todas vinculadas a la Ley de navegación aérea. La vigente Ley de navegación aérea viene del año 1960, han transcurrido cuarenta años. Desde los años 1985-1986 tenía que haberse modificado. Los sucesivos gobiernos y los sucesivos ministros no pueden en esa materia sentirse satisfechos. No es

posible que la normativa actualmente vigente sea del año 1960, sea preconstitucional. En distintos momentos, pero concretamente a finales de 1997, el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad la exigencia al Gobierno de que en el plazo de un año presentase un nuevo proyecto de ley de navegación aérea. No se podrán producir normalizaciones si no se normaliza —valga la redundancia— la norma jurídica reguladora del transporte aéreo, dentro de la cual se enmarca toda la sistemática de trabajo de AENA. Si usted —que, insisto, no es responsable de ese área— coadyuva a la solicitud de normalización, hará una aportación positiva. Si no, en el Pleno del Congreso de los Diputados tendremos que exigir de nuevo el cumplimiento de un mandato que hasta estos momentos no ha visto la luz.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mauricio.

El señor **MAURICIO RODRÍGUEZ**: Quiero agradecer al señor Argüelles su presencia y la posibilidad de que nos conteste a algunas inquietudes que sentimos en nuestro grupo parlamentario.

El señor Argüelles acaba de decir que se inicia el arranque de una nueva etapa, con un plan de infraestructuras muy ambicioso, y que eso va a marcar la acción del nuevo Gobierno. Esa declaración, que me parece satisfactoria en el sentido de un programa de infraestructuras ambicioso que es clave para la modernización de este país, tuvo su expresión máxima en la explicación que nos dio el señor ministro de Fomento hace unos meses, antes del verano, planteándonos el nuevo plan de infraestructuras. Es difícil ponerle reparos a ese plan de infraestructuras desde el punto de vista de su carácter ambicioso, porque efectivamente habla de las redes de alta velocidad, etcétera, y el plan estratégico de aeropuertos se planteaba como un cambio, hasta cierto punto importante, con respecto a criterios anteriores. Creo que se han producido cambios en ese sentido y las únicas dudas que podríamos tener es si va a haber capacidad financiera para tanto proyecto. Será una batalla política conseguir que las infraestructuras tengan las inversiones necesarias y sigan creciendo hasta conseguir la inversión necesaria porque, repito, es la base de modernización de un país.

Pero el cambio de un proyecto menos ambicioso a otro proyecto más ambicioso, que celebro, en el caso de Canarias, como ha dicho muy bien el señor Segura anteriormente, nos ha supuesto una sorpresa notable. El equipo anterior de AENA y el ministro anterior, que parecían tener un planteamiento menos ambicioso que el actual, tenían unos criterios sobre el plan estratégico global de Canarias en área aeroportuaria con una serie de objetivos que habían sido contrastados por nuestro grupo parlamentario en sucesivas entrevistas y com-

promisos que habíamos ido adquiriendo. Entre esos compromisos estaba la redacción de los planes directores, y esos planes directores acometían, en el caso que ha señalado el diputado del Partido Socialista, señor Segura, en el caso del aeropuerto de Gando, de Gran Canaria, una clara opción a favor de una nueva pista, de un nuevo campo de vuelo. Esa opción había provocado incluso algunos tipos de conflictos vecinales entre los barrios que están en la zona que hay que expropiar, porque al no definir con anterioridad, por conflictos de diverso tipo que no vale la pena recordar, la localización del nuevo campo de vuelo, había tres opciones, se habían ido, de alguna manera, ocupando los espacios. El resultado es que si no tomábamos pronto la decisión de definir el nuevo campo de vuelo, eso sería imposible en el futuro porque es una zona que tiende a una ocupación urbana importante. Entonces había un criterio —y termino muy pronto para definir con mucha precisión la pregunta— que era que ese aeropuerto iba a crecer relativamente, se hablaba del 3 ó 4 por ciento. Hubo un momento en que las cifras reales de crecimiento entre la realidad y la previsión era casi tanta como fueron los directores de Barajas cuando crearon hace siete u ocho años el problema dramático que hemos vivido hace dos o tres. Porque el crecimiento aeroportuario en el mundo está siendo enorme, ya no sólo en España, país en el que está creciendo fuertemente. De ahí mi apoyo al carácter ambicioso del nuevo plan. Pero un anterior equipo de AENA, anterior al de don Francisco Cal, había dicho que esos crecimientos eran menores. A veces son expertos en aeropuertos pero no expertos en economía. Evidentemente, un aeropuerto no es un garaje de aviones, es una unidad económica ligada a una actividad económica global y el crecimiento de la actividad turística, la creación de las zonas ZEC que se acaban de aprobar, el desarrollo de las relaciones con Africa van a potenciar enormemente, además de las actividades económicas en general de la sociedad canaria, todos sus aeropuertos, en particular los de Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, con un crecimiento importante también en La Palma. Ha provocado gran sorpresa, como aquí se ha dicho, con una auténtica alarma social de todos los partidos políticos (no sólo del Partido Socialista y Coalición Canaria, sino también del Partido Popular; quien dirige en este momento la protesta ciudadana convocando a todos los sectores, y yo creo que hace muy bien, es la presidenta del cabildo de Gran Canaria que es del Partido Popular), que el señor Cascos conteste —supongo que a partir de un informe de AENA— en el Senado recientemente que desaparece como previsión no a corto plazo sino a medio plazo el nuevo campo de vuelo de Gran Canaria. Eso genera tensiones políticas muy serias. Para nosotros el aeropuerto es como para los aragoneses el Ebro; es decir, ahí nos jugamos el futuro. Yo el otro día vi brevemente al señor Cascos —lo digo coloquialmente— y me dijo

que había habido una mala interpretación de esas declaraciones. Si la ha habido, no sabe cuánto lo celebro, pero me gustaría que usted me dijera que ha habido una mala interpretación, si es que la ha habido, y si no la ha habido, si siguen ustedes pensando con criterios conservadores de hace seis años, no los del grupo anterior —ustedes los han sustituido hace dos meses—, con criterios que hoy vuelven a aparecer en la prensa de Canarias de que el crecimiento turístico en Canarias está estancado. Pues la previsión que nosotros tenemos en la isla de Gran Canaria es de aumentar los próximos tres años 35.000 ó 40.000 camas de hoteles de cuatro y cinco estrellas. Si la zona ZEC que se acaba de aprobar por el Consejo de Ministros, por el Gobierno de España, no va a provocar una multiplicación de la actividad económica en estas islas no sé ni para qué se ha aprobado. Entonces, todos esos datos indican que el aeropuerto de Gran Canaria va a tener un crecimiento tan importante como el aeropuerto de Tenerife, en el que sí se prevé esa inversión igual de importante. No hay un aeropuerto en las islas Canarias, como se decía hace unos años, que sea centro redistribuidor de los tráficos aéreos hacia aeropuertos complementarios. Eso es imposible. Recibimos turismo, tenemos actividades muy diversas y no vamos a hacer el aeropuerto Nueva York-Canarias y después redistribuir para todo el Atlántico sur. Eso no es previsible y, por lo tanto, no hay un centro del gran aeropuerto canario, como antes se decía en AENA. Espero que su equipo haya superado, si usted me permite, esas tonterías.

En conclusión, señor Argüelles, no tengo dudas de su competencia, lleva usted muy poco tiempo ahí. Sólo me gustaría que los viejos fantasmas que habitan por los pasillos de AENA y que yo creía que ya no existían con respecto a la actitud con Canarias hayan desaparecido de verdad y no volvamos marcha atrás, porque sería sorprendente que tuviéramos el máximo de ambición para las infraestructuras españolas en los próximos años, que son necesarias, y volviéramos a la estrechez y a la mezquindad con las inversiones en los aeropuertos canarios que, entre otras, son de los más rentables de España. No es por nada, no es que haya en cada aeropuerto que invertir lo que gana, sino simplemente que en 10 o en 15 años —se está viendo en países desarrollados— el crecimiento del tráfico aeroportuario va a ser muy intenso y en Canarias en general, en Gran Canaria y en Tenerife, seguirá siendo tan intenso como ahora, pero, en mi opinión, con crecimientos mayores incluso a la media española. Por tanto, la pregunta es: ¿volvemos atrás? ¿Están ustedes en el nivel de ambición para Gran Canaria que tenía el anterior equipo? ¿Lo han reducido, lo mantienen o van a hacer más?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Mixto han solicitado la comparecencia el Bloque Nacionalista Galego y Chunta Aragonesista.

Son dos intervinientes y les ruego que compartan el tiempo. En primer lugar, tiene la palabra el señor Rodríguez en nombre de Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El señor director de AENA empezó diciendo que la infraestructura aeroportuaria española era la más importante de Europa. Lo que seguramente no sería bueno advertir es que esta infraestructura es producto de las deficiencias en gran parte en otros terrenos como puede ser el ferrocarril, como pudo ser hasta hace años las carreteras y también del carácter deficiente en las relaciones del transporte intermodal. En ese aspecto, por ejemplo, la presión que hay sobre el tráfico aéreo en Galicia no se explica más que teniendo en cuenta el carácter periférico desde el punto de vista de las infraestructuras que tiene nuestro país. Pero la realidad es ésta y debemos asumir que, ante las deficiencias, el resultado es la proliferación de aeropuertos que hay en el Estado español, todos ellos justificados sobre todo si se tiene en cuenta que, efectivamente, entre dos ciudades que pueden estar a 70 kilómetros no hay tren y el servicio de transporte público por carretera no existe. Todo está justificado en demandas de carácter localista, pero también en los números e incluso en las necesidades. En ese sentido, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001, en el caso particular de Galicia, con tres aeropuertos de carácter general y no precisamente muy baladíes, ya que hay uno de ellos central que es el de Santiago de Compostela y otros dos colaterales, con un tráfico muy intenso desde el punto de vista de los usuarios y además en crecimiento progresivo, situados en dos grandes áreas metropolitanas que son A Coruña y Vigo, presentan en este aspecto algunos matices preocupantes. Por ejemplo, hay una inversión total para el año 2001 de 1.917 millones de pesetas para los tres aeropuertos de Galicia. Esto significa la ridícula cifra del 0,8 por ciento en relación con las inversiones generales del Estado en materia aeroportuaria. En concreto, el Estado va a invertir 236.727 millones de pesetas. No sería este problema llamativo si contásemos con una infraestructura adecuada a las condiciones meteorológicas del país, pero da la casualidad que por este proceso de inversiones el único aeropuerto que va a estar a corto plazo algo capacitado para poder enfrentar las nieblas frecuentes que hay en Galicia es el de Santiago de Compostela, en el que va a funcionar a pleno rendimiento seguramente dentro de seis meses el LSD 2.3 del que fue dotado. En el caso de A Coruña es imposible porque no está contemplado o, por lo menos, aquí no hay cantidades destinadas a tal fin, ya que en nuevas obras a iniciar en el año 2001 solamente se contempla para toda A Coruña —es decir, aeropuerto de Santiago y aeropuerto de A Coruña— 206 millones de pesetas, y para Vigo, 44 millones de pesetas; es decir, la cifra récord de proyectos a iniciar en el año 2001 es de 250 millones de pesetas. Me gustaría que explicase cuál es

la perspectiva de futuro inmediato y qué significan estas inversiones en proyectos nuevos de 250 millones de pesetas para los tres aeropuertos de Galicia. Por otro lado, me gustaría saber cuál es el estado de tramitación y el proceso de gestación del plan director del aeropuerto de Santiago de Compostela, del aeropuerto de A Coruña y del aeropuerto de Vigo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Mixto, Chunta Aragonesista, tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Señor Argüelles, hace unos meses o quizás unos años se firmó un plan director entre AENA y el Gobierno de Aragón de 6.000 millones de pesetas para la mejora y puesta a punto del aeropuerto de Zaragoza. Pues bien, en los presupuestos de AENA de este año, que, como se ha dicho aquí varias veces, son de 236.727 millones, le van a corresponder a Zaragoza, según este reparto y según los datos de que yo dispongo, exactamente 412 millones de pesetas, es decir, algo así como el 0,001 por ciento de ese enorme presupuesto. Si esto sigue así, para cumplir el plan director pasarán unos 15 años; dentro de 15 años, posiblemente AENA y el Gobierno de Aragón llegarán a un acuerdo y el problema estará en si entonces iremos en avión o viajaremos de otra manera.

Se ha asombrado el señor Segura, y nosotros también muchísimo, de que en este reparto aparecen 1.500 millones de pesetas para un aeródromo donde antes iban los oficiales del Ejército de Aviación a hacer vuelo sin motor. No sabemos cómo deciden poner en mitad de Los Monegros no un aeródromo sino un aeropuerto. Esto lo decía precisamente el otro día en unas declaraciones en Huesca el ministro de Fomento. El asombro es absoluto. Es un sitio con muy malas comunicaciones, habría que crear toda una serie de infraestructuras y no entendemos por qué se aportan 1.500 millones de pesetas a ese lugar y, sin embargo, al de Zaragoza, que sería realmente el aeropuerto de Aragón, que es un aeropuerto que ha demostrado durante años ser la base aérea más importante que tenían los americanos en España —la prueba es que durante muchos años han estado allí todos los grandes aviones del ejército americano y durante la guerra del Golfo aterrizaban allí para seguir vuelo hacia el Golfo, y no lo podían hacer en otros lugares porque el único aeropuerto que tenía posibilidades técnicas y de infraestructura era éste—, vemos que se arrincona cada día más. Hay una pregunta que nos hacemos todos y es qué criterio se ha seguido para repartir así este dinero, por qué se han dado 1.500 millones de pesetas al supuesto aeropuerto de Monflorite y solamente 400 millones de pesetas al aeropuerto de Zaragoza. Se los podrían haber dado al aeropuerto de Santa Cilia, que está en Jaca, también en Huesca, con lo cual los de allí se sentirían muy contentos. Santa Cilia, además, cubriría todo el campo turísti-

co del Pirineo, con las pistas de esquí, las futuras olimpiadas del año 2010, que tanto obsesionan a mucha gente, etcétera. Sin embargo, a Santa Cilia se le dan cero pesetas. El problema es que el aeropuerto de Zaragoza ha pasado en el ranking de mercancías del año 1999, que es una estadística que nos han dado ustedes, del cuarto lugar al décimo. Eso ha significado que compañías tan importantes como KLM o UPS hayan desaparecido de Zaragoza, con lo que el aeropuerto de Zaragoza va cayendo en picado de categoría. Y no hablemos de la aviación civil, que no es el problema, porque en Zaragoza, por suerte, tenemos muy buenas comunicaciones a través del ferrocarril —además van a ser mejoradas— con Barcelona y con Madrid. Habría que tener buenas comunicaciones con el norte y con Valencia, por ejemplo, pero en este momento las tenemos muy buenas y el avión es un instrumento que no funciona para la aviación civil; pero sí necesitamos infraestructuras para que el ranking de mercancías no desaparezca. Seguimos teniendo cosas tan divertidas como que la aduana del aeropuerto de Zaragoza se cierra a las 11 de la noche. Es decir, cualquier avión que llega a las 12 de la noche no puede pasar por la aduana y tiene que esperar en la pista hasta la mañana siguiente. Hay una serie de cosas que parecen rarísimas. Mis dos preguntas serían por qué ha sido hecho así este reparto y cuál es el futuro que AENA propone para el aeropuerto de Zaragoza.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para contestar a las preguntas formuladas, tiene la palabra el señor Argüelles.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Argüelles Salaverría): Ruego al señor presidente que considere que si alguna de mis contestaciones no cubre adecuadamente las preguntas que se han formulado interprete que no es desde luego una descortesía; en algunos casos será porque la respuesta requiere una gran cantidad de soporte numérico, y no me parece apropiado facilitarlo oralmente sino que sería más fácil hacerlo por escrito; y hay otro gran número de preguntas para las que creo entender que esta convocatoria no es la adecuada, porque si se trata de hacer un balance y un análisis general sobre la política del ente público pienso que la convocatoria debería haberse realizado para este objeto; o, si se trata de cubrir en profundidad alguno de los capítulos importantes, por ejemplo el de los planes directores, su situación y su posible evolución, quizá la convocatoria también debería haberse hecho referida a este aspecto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Un momento, por favor, señor Argüelles, se lo voy a aclarar. Efectivamente, este es un trámite para hacer

preguntas a S.S. sobre los presupuestos de AENA. Es inevitable que en este trámite se susciten debates que pudieran interpretarse como de carácter más general. Respecto a ellos, usted puede hacer lo que crea oportuno, es decir, contestar o no: es su responsabilidad. Respecto a las solicitudes de información al presupuesto debe usted contestar, aunque no está obligado a hacerlo, justamente en este momento. Usted quizás no lo sabe porque es nuevo en este trámite, pero la Mesa le hará llegar las preguntas que los grupos parlamentarios formulen y en el plazo de tres o cuatro días podrá contestar por escrito a todas las preguntas que SS.SS. le han formulado aquí, que constarán en el «Diario de Sesiones», o que le puedan formular por escrito. Quiero decir que usted no tiene por qué contestar a todo ahora, puede decidir contestar más tarde por escrito. En cuanto a los debates de carácter general que se plantean inevitablemente en muchas de estas comparecencias, naturalmente es su decisión hacer lo que crea oportuno. Puede usted continuar, señor Argüelles.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Argüelles Salaverría): Señor presidente, mi condición de novato no es sinónimo de mi condición de ignorante. Había entendido que la comparecencia era para atender el presupuesto del 2001 y había entendido que algunas preguntas se podían contestar oralmente en esta sesión y otras por escrito. A lo que me estaba refiriendo es a que algunas preguntas trasladan el interés a otro tipo de comparecencias, puesto que no son sobre el trámite presupuestario en el que estamos, y para algunas de ellas quizás fuera más eficaz que los grupos interesados formularan una petición de comparecencia para tratar específicamente de esos aspectos. Naturalmente, vaya por delante que este director general estaría muy dispuesto a venir aquí las veces que sea necesario para dar satisfacción a las necesidades de información y a las necesidades de debate que un asunto tan importante como la política aeroportuaria requiere. Eso es lo único que quería puntualizar.

Con esta introducción, ahora sí me referiré a algunas cuestiones en concreto. El señor Segura, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, me pregunta, en primer lugar, por los esfuerzos que se puedan estar haciendo en relación con cubrir las deficiencias que en el capítulo de controladores aéreos existen en España. Naturalmente, no le voy a decir ahora mismo cuáles son las inversiones que hay previstas para los 14 sectores, o los 13 de Barcelona o los 5 de Canarias, porque eso se lo daré por escrito. Sí le puedo decir que actualmente existe un programa de medidas adoptadas para hacer frente a este déficit que se centra principalmente en tres capítulos. Por un lado, se están activando y reforzando los medios de la escuela. En este sentido, hay que reforzar el capítulo de medios docentes, es

decir, tareas de instrucción, y de medios técnicos como la necesidad de nuevas inversiones en simuladores de navegación. Se va a duplicar —de hecho ya estamos en condiciones de afirmar que esto se ha conseguido— la capacidad de formación de la escuela de Senasa, en concreto, señoría, a partir de octubre del año 2000 las promociones que ya se están incorporando a los ciclos de formación serán del doble de lo que venían siendo. Al mismo tiempo, se han hecho negociaciones y se mantiene el diálogo abierto con este colectivo para facilitar en lo posible el tiempo de prestación de servicio o de permanencia en el puesto de trabajo. Resultado de todo ello es que en enero del año 2000 se encontraban en servicio activo 1.342 controladores y a fecha de hoy tenemos 1.416. El aumento es modesto pero empieza a notarse el resultado de las medidas que se han adoptado.

Pregunta también S.S. sobre los compromisos de España en los programas de navegación de carácter europeo, y concretamente se ha referido al programa Ecnos. Es difícil separar el programa Ecnos del programa Galileo, si quiere me refiero a ambos. En ambos programas, que son posiblemente los instrumentos y las herramientas básicas para ordenar el tráfico aéreo en Europa en el futuro, AENA está no sólo plenamente interesada, sino, al mismo tiempo, participando en las células y en los núcleos de estudio y de promoción de dichos programas. El programa Ecnos está algo más avanzado y existen ya compromisos firmes. Como sabe S.S., existe un programa para cinco años, del año 1999 al 2004, que significará una contribución para AENA de 23, 6 millones de euros y que el gasto previsto para este año 2001 será de 6,5 millones de euros. En cuanto al programa Galileo está algo más retrasado y no le puedo decir ahora mismo cuál es la inversión prevista para el año 2001, porque no existe, pero le puedo decir que AENA está plenamente representada en los grupos que lideran esta iniciativa a nivel de operadores en Europa.

Se ha referido luego a otro capítulo de preguntas en el terreno de las infraestructuras. Como siempre en estas cuestiones hay dos puntos de vista. El señor diputado se refiere a la iniciativa del Gobierno de declarar de interés general Burgos y Monflorite como algo que le parece razonable; hay otros diputados que a lo mejor no lo ven tanto. Lo cierto es que este Gobierno, y el ministro así lo ha manifestado en muchas ocasiones, tiene el compromiso de que las infraestructuras nunca sean un estorbo para el desarrollo económico y para la vertebración del Estado en cualquier parte en la que nos encontremos. Allí donde haya una iniciativa privada o pública que con suficiente empuje, con suficiente convicción, propugne el establecimiento de una infraestructura, el Gobierno prestará su apoyo a esa iniciativa, que significa, en definitiva, declarar de interés general un aeropuerto. Naturalmente, declarar interés general no es un compromiso medible y tangible, sino

que es simplemente un primer paso para permitir que sobre ese aeropuerto se puedan desarrollar los planes directores necesarios para cubrir su infraestructura.

En el caso de Castellón, les diré que, lamentándolo mucho, en AENA no tenemos noticia de que haya una cosa similar y, por tanto, no le puedo responder; no es a mí a quien corresponde declarar de interés general los aeropuertos, eso está dentro de otro ámbito de decisión y de gestión. A mí me corresponde administrar esos aeropuertos que se declaran por el Gobierno como de interés general, y Castellón no es uno de ellos.

En cuanto al estado de elaboración de los planes directores, le podría dar una respuesta de cada uno de ellos, pero, si no le parece mal, se lo mandaré por escrito. El compromiso que adquirió el ministro en el mes de julio de que en el plazo de un año estarían todos aprobados es perfectamente asumible por parte de AENA y desde ese momento me considero solidario con ese compromiso que adquirió el ministro.

Se ha referido también a un aspecto concreto, en el que posteriormente ha incidido también el señor Mauricio, y es el tema de los aeropuertos canarios. Si le parece, puedo contestar a ambos al mismo tiempo. Esta es una de esas preguntas que no entra dentro de la convocatoria de hoy; por tanto, voy a tener que ser necesariamente muy escaso en cuanto a mi respuesta. Solamente puedo decir una cosa, y es que los planes directores de Canarias dan satisfacción a la obligación de cubrir las necesidades en infraestructuras en el período de planificación que contemplan los planes directores, que es el de 15 años, y que están hechos con un criterio de objetividad y de exquisitez técnica; es lo único que en este momento puedo garantizar. El plan director que salga para Tenerife sur o el plan director que tenga que salir para Gando no tendrá más vara de medir que esa que le estoy diciendo. Todo lo demás es tratar de instrumentalizar políticamente cuestiones que son fundamentalmente variables técnicas. Además, quiero reiterar lo que he dicho anteriormente, que van a estar en su fecha, por tanto, a partir de ese momento, cuando se publiquen, van a constituir un instrumento público de planificación y de debate, puesto que un plan director no es un plan cerrado, que no contemple a lo largo de su vida períodos de reflexión o de modificación o de lo que sea necesario.

En cuanto a las actuaciones sobre el futuro de Madrid, me pregunta S.S. si en el ejercicio 2000 ó 2001 existe alguna previsión para adquisición de suelo en Campo Real. Esa es la pregunta concreta que ha formulado y a esa pregunta concreta respondo que no.

En cuanto a los planes directores de Barcelona que, junto con el de Madrid, son los únicos que están aprobados, discurren con normalidad. Son planes de inversión muy ambiciosos, y perdone que use el término ambicioso, señor Mauricio, pero lo son. Naturalmente, poner en marcha la máquina de licitación y de contratación para cientos de miles de millones de pesetas a

veces no es tan sencillo. Tengo que reconocer que en el año 2000 no hemos cubierto, con toda la precisión requerida, alguna de las etapas previas que eran necesarias para desencadenar las inversiones que tanto Barcelona como Madrid requieren. No obstante, estoy seguro de que esos retrasos son perfectamente recuperables y que los planes se cumplirán en tiempo y en forma.

La huella sonora de Barajas también es un capítulo de gran preocupación para todos y especialmente para los vecinos de Madrid. Le puedo dar —si me permite— algunos datos sobre el esfuerzo que se está realizando en este aspecto y principalmente en lo que se refería a los compromisos en relación con Coslada. En el tema de Coslada usted ha hecho una afirmación, de la que yo quiero salir al paso. Ha preguntado S.S. que qué pasa y por qué está paralizado el plan de Coslada. Quiero decirle que no hay en absoluto ninguna intención ni ningún síntoma de parálisis en el tema de Coslada. Este Gobierno está ultimando la etapa de análisis técnico, en colaboración con el Ayuntamiento de Coslada y en colaboración con los vecinos más directamente afectados por este asunto. Por lo tanto, va a mantener sus compromisos y va a mantener la observancia plena de lo que es la ley en este tema. Naturalmente, la DIA de 1996 establece unos principios de actuación para que AENA pueda invertir en, digamos, aminorar o paliar los efectos que el ruido produce en los vecinos que están comprendidos dentro de la huella sonora. Puedo decirle que son más de 16.000 las viviendas que están ahora mismo censadas como viviendas sujetas a este plan de actuación, que de ellas hay ya 8.000 que están reconocidas como afectadas por la huella y que se está ya actuando en aproximadamente 2.000 viviendas. Por lo tanto, creo que definir eso como una situación de parálisis es, al menos, injusto.

También se ha referido S.S. a los planes de inversión en el capítulo de mercancías, en concreto Clasa. Como sabe muy bien S.S., Clasa tiene un plan de actuaciones que contempla programas en cuatro centros logísticos, que son Barajas, Barcelona, Zaragoza y Valencia. Con esto también doy respuesta al señor Labordeta en relación con la pérdida de volumen de tráfico en el aeropuerto de Zaragoza. En ese sentido, lo único que le puedo decir es que los cuatro objetivos que tiene asignados Clasa para el desarrollo del tráfico de mercancías son, como le he dicho, Valencia, Zaragoza, Barcelona y Madrid. AENA se limita a poner a disposición de los usuarios y de los clientes unas infraestructuras pero, por desgracia, tiene relativamente poco que hacer a la hora de conseguir que los viajeros vengan o que se quiera mover las mercancías por avión en lugar de por otros medios alternativos. No digo que ésta sea una cuestión ajena a nosotros, pero no está dentro de nuestro orden de responsabilidad el explicar por qué el tráfico de mercancías, que a lo mejor en un momento tenía

que haber llegado a Zaragoza en unas determinadas cantidades, no está llegando de la misma manera.

Por último, le agradezco mucho el comentario que me ha hecho en relación con la Ley de navegación aérea —yo no sabía que era del año 1960— y le agradezco también que me disculpe de no tener ninguna responsabilidad sobre ella. Por lo tanto, lo único que haré es trasladar —estoy seguro de que usted ya lo ha hecho— a otras instancias del Gobierno su preocupación por esta deficiencia.

El señor Rodríguez ha hecho una afirmación, que yo no comparto, en relación con que hay que buscarle una lectura negativa al hecho de que la red aeroportuaria de AENA sea una de las redes más fuertes de España. Yo prefiero quedarme con lo positivo. Me parece que es algo de lo que todos nos debíamos sentir satisfechos y orgullosos, y no necesariamente buscar fórmulas para demostrar que eso no es bueno porque simplemente es la consecuencia de un mal mayor. En fin, cada uno podemos tener el punto de vista que queramos sobre estos temas. Usted mismo ha definido a Galicia como una comarca periférica. Efectivamente, no son igual de sencillas las comunicaciones con Galicia que dentro de la meseta, pero, sin duda, el hecho de que existan tres aeropuertos en Galicia demuestra que AENA sí ha sabido interpretar ese problema y ha intentado darle una solución, que desde luego no es despreciable. En cuanto al problema de la meteorología (que no es un problema único de Galicia, pero sí es importante), tengo que decirle que ha constituido una preocupación de AENA durante todos estos últimos años. Este año está a punto de resolverse el problema en Vigo y en Santiago, pero la solución del problema en A Coruña (por el cual usted se preocupaba concretamente) es algo más difícil porque exige una transformación en el campo de vuelo que no es fácil de acometer en poco tiempo, y que además está sujeta a la tramitación del plan director. Por lo tanto, permítame que le diga que es difícil que en el año 2001 podamos acometer una obra de este calibre, cuando estamos inmersos en un proceso de planificación a más largo plazo. Lo que sí le puedo garantizar es que, dentro de ese plan director, es una prioridad y que si todas las partes afectadas están dispuestas a encontrar una solución, el problema de dotar al aeropuerto de A Coruña de los medios más modernos para facilitar las operaciones en malas condiciones de visibilidad será también resuelto.

Señor presidente, creo que con eso he dado respuesta a todas las preguntas que se me han formulado. En concreto, en el tema canario he aprovechado el turno del señor Segura y en el caso de Zaragoza, he aprovechado también la misma circunstancia. Si hay alguna pregunta adicional o alguna que yo haya podido omitir, le ruego que me lo haga saber.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Muchas gracias, señor Argüelles.

¿Los grupos que han intervenido con anterioridad desean hacer alguna puntualización breve en este segundo turno?

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Yo le he hecho dos preguntas, me ha contestado una y quiero recordarle la anterior. ¿Cuál ha sido el criterio de reparto —si ha habido algún criterio— para destinar 400 millones para Zaragoza y 1.500 millones para Monflorite?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Argüelles.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Argüelles Salaverría): Lamento el descuido. Sólo puedo decir una cosa. En primer lugar, en un presupuesto, los números son autorizaciones para el gasto y, en segundo lugar, los programas plurianuales no representan *stricto sensu* un compromiso global de inversión. Por tanto, yo le ruego al señor diputado que tenga una perspectiva más amplia y entienda que las inversiones que se han desarrollado en Zaragoza (no sólo las que están comprometidas para el futuro, sino las que se han desarrollado a lo largo de estos últimos años) han hecho que la infraestructura a disposición de los viajeros en Zaragoza sea hoy en día muy importante. Otra cosa es que se le esté sacando el rendimiento necesario. Sin embargo, en el caso de Monflorite se trata de dar un vuelco radical a una situación y pasar de una modesta escuela de vuelo sin motor a convertir aquello en una infraestructura aeroportuaria de un nivel, digamos, medio. Por lo tanto, el esfuerzo que hay que hacer hay que concentrarlo y cuanto antes, mejor. Creo que todos nos podríamos felicitar, y usted el primero, de que AENA fuera capaz de invertir ese dinero cuanto antes. Supongo que ése es el deseo de todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Una sola cuestión. Quedó claro que no hay asignación presupuestaria para adquirir ni un metro cuadrado de suelo en Campo Real, cara a ese futuro aeropuerto alternativo al de Barajas, pero no me aclaró si ello significa que se pospone la toma de decisión al respecto, porque AENA ha venido anunciando en los dos últimos años todo lo contrario. Le agradecería que me pudiera aclarar este tema.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Argüelles.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Argüelles Salaverría): Lamento mucho, señor presidente, pero en esta

pregunta no puedo más que remitirme a lo que ha declarado el ministro al respecto. No existe consignación presupuestaria, lo que existe es una instrucción a AENA para que inicie los estudios preliminares de viabilidad a ese posible aeropuerto, pero eso es todo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El señor López-Amor, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente. Quiero dar la bienvenida al señor director general de AENA en esta primera comparecencia de carácter presupuestario, y únicamente resaltar el apoyo del Grupo Popular a estos presupuestos, en concreto al presupuesto del Ente Público AENA, dado que, dentro de la priorización del gasto que se hace en el Ministerio de Fomento, lo que se dedica a aeropuertos es una cantidad muy importante, desde el punto de vista inversiones, que asciende a 240.000 millones de pesetas, que supone nada menos que el 15 por ciento del total de gasto en inversión del Ministerio y además supone un incremento con respecto al año anterior de más de un 51 por ciento.

Yo creo que esas cifras, que son cifras exclusivamente cuantitativas, demuestran una vez más cuál ha sido la priorización que se ha hecho dentro del Ministerio, y yo creo que nos debemos felicitar de que lo dedicado, lo consignado para el tráfico aéreo y para los aeropuertos, para las estructuras aeroportuarias, tenga tal importancia cuantitativa, lo cual nos permite atisbar la modernización y el progreso de este país en un aspecto tan importante como el tráfico aéreo, que en algunos casos, como en las Islas Canarias, supone un elemento de vertebración y de integración de país.

Por lo tanto, creo que hay que felicitarnos de este presupuesto que, sin duda, va a ejecutar y administrar, en la parte que le corresponde, el señor director general de AENA, a quien deseo que tenga el mayor éxito del mundo y estoy seguro que lo tendrá.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Ochoa, del Partido Nacionalista Vasco.

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: Señor director general, voy a intentar ser breve. Solamente quiero saber si nos puede facilitar por escrito la situación en que se encuentran los planes directores de los aeropuertos de Bilbao, Fuenterrabía y Vitoria, y el desglose de las inversiones previstas en la Comunidad Autónoma de Euskadi, porque me extrañan las cifras que veo aquí.

A lo largo de su intervención me han asaltado dos dudas importantes, porque, al referirse concretamente a los aeropuertos de Monflorite y de Burgos, usted ha dicho más o menos que cuando hay una iniciativa privada y una petición ya es suficiente para que el Estado

o AENA, en su nombre, declare a esos aeropuertos de interés nacional. Y yo quisiera creer que para hacer una declaración de interés existe un estudio de la masa crítica alrededor de ese aeropuerto, del radio de acción de ese aeropuerto, del tráfico potencial que tanto en personas como en mercancías puede tener ese aeropuerto, y que no obedece a la cacicada —entre comillas— de un personaje local o a una petición muy fuerte y alta en decibelios de determinada provincia o localidad.

Yo creo que hay que ser más serios a la hora de determinar dónde se ubica un aeropuerto, porque aeropuertos tenemos muchos en la península. El Reino está lleno de aeropuertos, pero aeropuertos que subsisten de mala forma por insuficiencia de servicios, porque hemos repartido la miseria entre estos aeropuertos. Se refería el señor Labordeta a situaciones, como por ejemplo, que no puede aterrizar un charter porque no hay servicio, porque la Guardia Civil no tiene un servicio de aduanas o porque no hay suministro de combustible para una determinada aeronave en un momento dado, porque tenemos una compañía que engloba todos los servicios en estos pequeños aeropuertos, CLH, que en un momento determinado resulta que no tiene combustible, que lo suministra a diferentes precios y causa dificultades. Esto me ha alarmado sobremanera, porque creo que lo que necesita el Estado es una reordenación de aeropuertos y no una proliferación, sin que tengan un vida demasiado lúcida muchos de ellos.

Hay otra cuestión. Usted me dice que Clasa solamente va a invertir, si mal no recuerdo, en Barcelona, Madrid, Zaragoza y Valencia. ¿Eso quiere decir que el aeropuerto de Vitoria, que por sí sólo, gracias a la lucha de una sociedad que por primera vez ha aunado los esfuerzos de la iniciativa privada y la pública, con participación desde AENA hasta la Cámara de Comercio, ha conseguido situarse en el tercer aeropuerto en tráfico de mercancías de la península, va a dejarse de lado y que Clasa no va a invertir en él?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor López-Amor, como portavoz del Grupo que apoya al Gobierno, tiene derecho a ser el último en hablar, como el reglamento de la Comisión indica. Antes cometí un error que ahora corrijo dándole la palabra si lo desea.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: No voy a hacer uso de la palabra. Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Argüelles tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Argüelles Salaverría): Voy a referirme, en primer lugar, a las amables

palabras del portavoz del Grupo Popular, señor López-Amor. Por supuesto, se las agradezco en nombre propio y en nombre de esta institución. Estamos muy satisfechos con este presupuesto y con el compromiso que en el capítulo aeroportuario ha tenido este Gobierno, y lo único que nos queda ahora es el reto de saberlo desarrollar y en eso yo comprometo mi persona. Por lo tanto, le agradezco de verdad las palabras que ha tenido.

Con relación a las manifestaciones del señor Ochoa, por supuesto le daré traslado por escrito de los detalles relacionados con los planes directores y el desglose de las inversiones en los aeropuertos del País Vasco, y solamente le voy a hacer un pequeño comentario a sus manifestaciones críticas con relación a algo que usted ha interpretado que he dicho sobre los aeropuertos de interés general. Yo simplemente he dicho que este Gobierno es sensible a aquellos sitios donde existen iniciativas, de carácter público o privado, y demandas sólidas y respaldadas para el desarrollo de una infraestructura. Este es el Gobierno de todos los españoles y, por tanto, no puede actuar de otra manera. Su vehículo normal para hacerlo es el seguimiento de la ley. La ley que permite la declaración de aeropuertos de interés general tiene supuestos que cubren, sin duda, el aeropuerto de Burgos y el aeropuerto de Monflorite. Por lo tanto, de eso es de lo que este Gobierno tiene que dar cuenta, de haber cumplido la ley y de haber sido sensible a una demanda civil y pública.

En cuanto a Clasa, simplemente he dicho que en el plan de actuaciones de Clasa se encuentran o se especifican esos cuatro aeropuertos como centros de planificación para sus programas de inversión. Eso no quita para que AENA, en los demás aeropuertos —usted lo sabe muy bien—, esté permanentemente preocupándose de dar satisfacción a las demandas relacionadas con el tráfico de mercancías. Vitoria es un buen ejemplo, ya que las infraestructuras que permiten que Vitoria haya crecido hasta donde ha crecido en el tráfico de mercancías se deben principalmente a la sensibilidad que ha tenido AENA a la hora de dar satisfacción a esas demandas y a la hora de dotar a esos aeropuertos de los medios, de los sistemas y de las instalaciones necesarias para hacerlo.

En ese sentido, no me gustaría que usted pensase que AENA solamente actúa en el mercado de la carga a través de Clasa, porque eso no es cierto, sería engañoso, es decir, estamos desarrollando el mercado del cargo aéreo en todos los aeropuertos de la red de AENA, pero no tenemos capacidad para hacer que la carga vaya de un sitio a otro. Eso lo deciden los clientes y los transportistas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): director general de AENA, agradeciéndole su comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000148), COALICIÓN CANARIA (Número de expediente 212/000157) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000276.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a reanudar la sesión de la Comisión con la comparecencia del presidente del ente público Puertos del Estado, ilustrísimo señor don José Llorca Ortega.

Para que fije su comparecencia, tiene la palabra el señor Llorca por el tiempo que estime oportuno.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señorías, dado el retraso que ha habido en las intervenciones anteriores, procuraré informar muy brevemente sobre cuáles son las líneas generales del proyecto de presupuesto consolidado del sistema portuario de titularidad estatal para el año 2001.

El proyecto de presupuestos del sistema portuario está elaborado teniendo en cuenta dos componentes principales en la fijación de criterios. Por un lado, y de acuerdo con las directrices fijadas por el Ministerio de Fomento, se ha tenido en cuenta el nuevo escenario planteado por el Gobierno en política de infraestructuras, reflejado en el ambicioso plan para el período 2000-2007, pero teniendo en cuenta el adecuado equilibrio entre el incremento de la inversión pública y el respeto a la disciplina presupuestaria que, como saben SS.SS., en el ámbito portuario esta disciplina se produce básicamente en la aplicación del principio de autofinanciación del sistema portuario de titularidad estatal.

Aquí también, señorías, quiero hacer un breve inciso, que son algunas excepciones a este proceso que se incluyen en los presupuestos. En este presupuesto consolidado para el ejercicio 2001 se incluye una petición de subvención de explotación de 500 millones de pesetas a favor de las autoridades portuarias para hacer frente a los pagos de intereses de demora asociados a la ejecución de sentencias de anulación de liquidaciones de tarifas portuarias, cuantía que ha sido incluida en el proyecto de presupuesto del Ministerio de Fomento, e igualmente se prevé la concesión de un anticipo reintegrable de 2.500 millones de pesetas, a través del capítulo 8 de los Presupuestos Generales del Estado, para facilitar financiación a las autoridades portuarias para la ejecución de las citadas sentencias siguiendo el criterio adoptado el año pasado.

Por otro lado, y como segundo principio básico en la elaboración de este presupuesto, el proyecto de presupuestos refleja los objetivos posibles y consensuados con todas y cada una de las autoridades portuarias, tras su discusión y análisis entre cada una de éstas y Puer-

tos del Estado, bajo el instrumento del plan de empresa, teniendo en cuenta los estados económico-financieros de las mismas y sus prioridades de actuación.

Este instrumento, que pongo a su consideración, va a permitir mantener el crecimiento y la modernización de los puertos españoles, adecuando la oferta de infraestructuras portuarias a la demanda previsible de los tráficos de largo plazo; asegurando la capacidad futura de los puertos; construyendo infraestructuras portuarias básicas, que serían en España los grandes diques de abrigo, las explanadas abrigadas o protegidas, los dragados de primer establecimiento; también la demanda previsible de los tráficos a corto y medio plazo, tanto en volumen como en estructura; los cambios estratégicos y tecnológicos del transporte marítimo en la explotación portuaria; la sostenibilidad ambiental de los tráficos; el fomento del cabotaje europeo como alternativa al tráfico terrestre intracomunitario; la seguridad y calidad en la prestación de los servicios; la mejora de los puertos como intercambiadores modales con mejores condiciones viarias y ferroviarias; la potenciación de los puertos como plataformas logísticas; y la mejora de las relaciones puerto-ciudad.

Tales actuaciones, a desarrollar tanto desde la iniciativa pública como de la privada, se concentrarán fundamentalmente en la creación de este tipo de infraestructuras portuarias. Desde la infraestructura pública enfocaremos la realización básicamente de lo que llamamos infraestructuras portuarias básicas dedicadas, como he dicho antes, a la construcción de las grandes áreas abrigadas y accesos marítimos; a la incorporación de suelo mediante adquisición de terrenos o ganándolos al mar; a la construcción de accesos y enlaces ferroviarios; a la instalación y al mantenimiento de las ayudas a la navegación y a otros elementos asociados a la seguridad portuaria; a la incorporación de nuevas tecnologías de la información para facilitar y agilizar el paso de las mercancías por los puertos; y a la construcción de atraques, sociedades de servicios portuarios no concesionados o de interés estratégico para la comunicación y abastecimiento de un territorio, por ejemplo, en casos de insularidad, comunicaciones en la zona del Estrecho, etcétera.

Esta política de creación de infraestructuras, como he dicho antes, deberá ser complementada con la participación de la iniciativa privada en un porcentaje que para los puertos valoramos entre el 30 y el 40 por ciento de la inversión total portuaria, lo cual indica el enorme efecto multiplicador que tiene la inversión pública en las instalaciones portuarias.

Explicados sucintamente los criterios de elaboración y los objetivos perseguidos, paso a informar a SS.SS. sobre el contenido del proyecto de presupuestos de forma muy simple, atendiendo, en primer lugar, al presupuesto de explotación pseudoportuaria y posteriormente al presupuesto de capital.

En cuanto al presupuesto de explotación consolidado, el importe neto de la cifra de negocios previsto para el año 2001 asciende aproximadamente a 109.000 millones de pesetas, con un incremento del 5,6 sobre el ejercicio 2000. De estos ingresos prácticamente el 80 por ciento corresponde al cobro por tarifas con un incremento del 4,5 por ciento respecto al año 2000 y aproximadamente el 21 por ciento a cánones, con un aumento del 9,8 respecto a los ingresos del año 2000, en un marco, y esto me gustaría remarcarlo, de no modificación de tarifas portuarias, pero en el que se recoge parcialmente el posible impacto de las nuevas valoraciones de los terrenos portuarios que afectarían lógicamente a los cánones concesionales, valoraciones que están elaborándose de acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria segunda de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, que modificó, como ustedes conocen, la Ley de puertos 27/1992.

La finalidad perseguida es la de incrementar el peso específico de los cánones en el volumen de ingresos de las autoridades portuarias y también demuestra la evolución hacia el marco estratégico en el que estamos trabajando para los puertos de interés general, que son puertos progresivamente más concesionados, puertos que siguen el modelo de puerto propietario, en el que la iniciativa privada tiene un papel mucho más activo dentro del marco concesional.

En cuanto a los gastos de explotación, presentan en su conjunto un incremento muy débil, del 1,2 por ciento, sobre la previsión de cierre del ejercicio del 2000, manteniendo así una política de sujeción del gasto de acuerdo con las directrices de la política económica del Gobierno. Al relacionar gastos e ingresos, podemos observar que el ratio entre estas dos magnitudes presenta una tendencia muy favorable para todo el horizonte presupuestario, al pasar del 80,3 por ciento, es decir, 80,3 pesetas de gasto por cada cien pesetas de ingresos, en el 2000, al 70,5 por ciento en el año 2004. Sin duda esto representa una mejora en la eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal para los próximos años.

Para el año 2001, los ingresos financieros se reducen como consecuencia de la disminución de las disponibilidades líquidas, mientras los gastos financieros aumentan por el mayor nivel de endeudamiento bancario, magnitud que en todo caso se mantiene dentro de niveles extremadamente moderados. El resultado es extraordinario al ser las cifras positivas durante el período presupuestario, como consecuencia del traspaso al resultado de las subvenciones de capital concedidas a las autoridades portuarias y del beneficio por la enajenación de inmovilizados, entre los que destacan, como ustedes también conocen por los tres últimos años, las grúas y superficies no afectadas al uso estrictamente portuario.

Finalmente, y en relación con el presupuesto de explotación, quiero decir que los beneficios de las ope-

raciones estimadas para el año 2001 ascienden a 26.832 millones de pesetas, con un incremento del 15,2 por ciento sobre la previsión de cierre del año 2000.

En cuanto al presupuesto de capital, las fuentes de financiación del sistema portuario son básicamente, como es conocido en todo el marco del modelo portuario en el que nos movemos, los recursos generados por las propias autoridades portuarias, beneficios y amortizaciones, las subvenciones de capital provenientes de los fondos europeos y las deudas a largo plazo, créditos y préstamos, aunque este endeudamiento bancario se producirá fundamentalmente en tres autoridades portuarias con un gran esfuerzo inversor en esta legislatura, como son Barcelona, Bilbao y la autoridad portuaria de Las Palmas, situándose un incremento de endeudamiento neto para el año 2001 de 8.526 millones de pesetas y que deja un horizonte global de endeudamiento para todo el sistema portuario del orden de los 40.000 millones de pesetas, lo cual es un endeudamiento muy moderado para el sistema.

Los recursos generados procedentes de las operaciones se incrementan un 9,3 por ciento en el presupuesto del 2001 en relación con la previsión del cierre 2000, como consecuencia de la desviación positiva de cifra de negocios y la mejora de la eficiencia medida por el ratio antes mencionado de gastos e ingresos de explotación.

Las subvenciones de capital siguen constituyendo la principal fuente de financiación después de los recursos generados por las operaciones; la previsión de devengos del presupuesto de 2001 se verá incrementada sensiblemente con relación al presupuesto 2000, de acuerdo con el aumento de subvenciones Feder y de cohesión, aprobado por el Ministerio de Fomento para las autoridades portuarias para el horizonte 2000-2006. Estas fuentes de financiación nos permitirán un fuerte impulso inversor para el período 2000-2004. De hecho las inversiones para el ejercicio 2001 experimentan un incremento interanual del 24,1 por ciento, al pasar de una previsión de cierre de 2000, de 75.000 millones de pesetas, a un presupuesto de 2001, de aproximadamente 94.000 millones de pesetas. Este incremento se debe al retraso de algunos proyectos de inversión que estaba previsto realizar en el año 2000 y que ahora se trasladan al ejercicio de 2001. Esta es la razón más importante; el comienzo de proyectos de inversión en 2001 que se van a realizar gracias al nuevo marco comunitario 2000-2006.

Éstas son, señorías, las líneas generales del presupuesto y los objetivos que persigue el sistema portuario español en el año 2001 y durante la legislatura que ahora empieza. Quedo a su disposición para contestar a las preguntas que quieran realizarme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Han solicitado la comparecencia del presidente de Puertos del Estado, el Grupo de Coalición Canaria y el

Grupo Mixto. En nombre del primero, tiene la palabra el señor Mauricio.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Y el Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Ha habido un fallo involuntario de la Mesa, señor Segura. Efectivamente, el Grupo Socialista también la ha solicitado.

Tiene la palabra el señor Segura, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente del Ente Puertos del Estado, en esta su primera comparecencia, naturalmente, le damos la bienvenida desde el Grupo Parlamentario Socialista. No tenga usted la más mínima duda de que, rebasadas las fases de tramitación de los Presupuestos Generales del Estado de 2001 y una vez que entren en vigor, tendremos debates monográficos acerca de la situación en que se encuentra el Ente Puertos del Estado, sobre el cual, en la comparecencia de hoy por la mañana, este interviniente ya llevó a cabo unas reflexiones en el debate que tuvo con el secretario de Estado de Infraestructuras.

Por lo que se refiere específicamente a su ámbito competencial, tengo en mis manos el ejemplar del marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal y tengo también, porque se nos entregó en la fase de tramitación del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2000, el plan de empresa elaborado por el Ente —con las iniciativas, naturalmente, de las autoridades portuarias—, que se nos dijo que entraría en vigor; sobre éste último queremos hablar. Queremos que nos especifique usted el grado de ejecución de todas y cada una de las obras recogidas en el plan de empresa. Eso no podrá hacerlo ahora, pero haremos la petición por escrito y, pasado el tiempo reglamentario, producirá usted la información correspondiente sobre cada uno de los puertos españoles calificados como puerto de interés general; no hacemos referencia a ninguna de las actuaciones específicas que están recogidas en este documento del plan de empresa. Por ejemplo, cuál es el grado de ejecución a 30 de septiembre de todas y cada una de las actuaciones que el plan de empresa recogió para todos y cada uno de los puertos; entrar en detalle resultaría excesivamente prolijo.

No obstante, queremos poner de manifiesto lo que sigue. En primer lugar, tenemos muy claro que el importe neto de la cifra de negocios que figura en el presupuesto de explotación de este proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 se eleva a la cantidad de 109.000 millones de pesetas, como ha dicho usted en su intervención. Teniendo en cuenta que dicha cifra surge de la aplicación de las tarifas y cánones que cobran las autoridades portuarias

y que estas tarifas y cánones están seriamente cuestionados desde el punto de vista legal, como lo demuestran los numerosos fallos judiciales estimatorios de los recursos presentados por los usuarios de los puertos contra liquidaciones presentadas por las autoridades portuarias, que han tenido que proceder en ciertos casos a la devolución de las cantidades que el organismo judicial correspondiente calificó como indebidamente giradas, le formulo las siguientes preguntas: ¿considera el Ente Puertos del Estado que la reducida cifra consignada en los presupuestos de las autoridades portuarias en concepto de provisión por impago de estas tarifas es suficiente para atender las obligaciones? En el caso más que hipotético de que las provisiones resulten insuficientes, ¿qué partida presupuestaria de gasto prevé el Gobierno reducir? ¿Considera el Gobierno que la no inclusión de provisiones realistas por este concepto es una medida correcta o que responde a una sana política presupuestaria? ¿Consideran usted o el Ministerio de Fomento, en el supuesto también probable de que sean las partidas de inversiones las que resulten afectadas, que una reducción de estas partidas de inversión puede afectar seriamente a la planificación a largo plazo del conjunto del sistema portuario? ¿Podría interpretarse que las autoridades portuarias minimizan estas provisiones para que no se cuestionen sus políticas de inversión, en muchos casos desenfrenadas? Esto lo analizaremos en un futuro; sí, en muchos casos desenfrenadas e injustificadas desde la óptica de una innecesaria competencia en un mismo litoral marítimo, como ocurre fundamentalmente en el litoral mediterráneo y no así en lugares alejados como el archipiélago balear, el archipiélago canario, Ceuta y Melilla, que no tienen ninguna competencia estatal inmediata; pero sí que ocurre entre los puertos de Tarragona, Barcelona, Valencia, Alicante, Escombreras y otros puertos de ese mismo litoral. En consecuencia, ¿qué medidas se van a tomar para regularizar y consolidar la situación de debilidad jurídica que en materia tarifaria afecta a los puertos del Estado? ¿Qué iniciativas o medidas se va a adoptar para cobrar los servicios portuarios prestados hasta ahora, cuyas liquidaciones han sido anuladas por los tribunales? ¿A cuánto asciende el importe de las anulaciones que han producido los tribunales como consecuencia de sus resoluciones? ¿Considera el Ente Puertos del Estado que se debe mantener la naturaleza jurídica de las tarifas como precios privados, tal como establece la ley y en contra del criterio mayoritario de las instancias judiciales? ¿O bien considera que se debe establecer la condición de tasas para dichas tarifas, en perjuicio de la libertad tarifaria que se pactó en la pasada legislatura dentro de la vigente Ley de puertos del Estado, modificada en 1998?

Le formulo todas estas preguntas, señor presidente del Ente Puertos del Estado, porque este interviniente socialista formuló preguntas equivalentes al presidente

anterior del Ente en el mes de octubre de 1999, cuando se debatieron los Presupuestos Generales del Estado de 2000. En aquel momento, el señor Osorio, presidente del Ente Puertos del Estado, anunció que en muy pocas fechas el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, presentaría una nueva ley de tasas y cánones reguladora del sistema tarifario por el cual se regula —valga la redundancia— la vida económica de los puertos. Ha transcurrido un año y esa ley no ha entrado. Usted lleva pocos meses como presidente del Ente e incluso no es su función, debe ser el Ministerio el que elabore ese proyecto de ley; pero usted tiene la obligación institucional de posibilitar, ayudar y empujar, entre comillas, para que ese proyecto de ley entre en las Cortes Generales. Hoy existe un claro vacío normativo —y lo digo con letras muy gruesas— vinculado a la financiación de los puertos. Se aplican tasas, tarifas y cánones de dudosa legitimidad. El conjunto de recursos que decenas y decenas de operadores en todos y cada uno de los puertos hacen llegar al Tribunal Supremo pone de manifiesto una situación de la que inexorablemente hay que salir.

Llevamos cuatro años y medio de Gobierno del Partido Popular y año tras año el Gobierno anuncia una norma que no aparece y, consiguientemente, la maraña de recursos es cada vez mayor. Hoy en día, las autoridades portuarias están corriendo gravísimo riesgo de adjudicación de obras de ampliación de diques de abrigo y de obras de todo tipo carentes de financiación porque el Ente Puertos del Estado, lo mismo que AENA, es esencialmente autosuficiente desde el punto de vista financiero; no se consigna una peseta en los Presupuestos Generales del Estado, todo sale del uso de las instalaciones portuarias.

En segundo lugar, y por lo que se refiere a la política de inversiones, según este proyecto de ley presentado y defendido por usted, la adquisición de inmovilizado material para el próximo ejercicio 2001 alcanzará la cifra 92.600 millones de pesetas, como usted dijo y explicó en una parte de su intervención. Al respecto le formulo las siguientes preguntas alrededor de este mismo tema: ¿Dispone el ente Puertos del Estado de los correspondientes estudios de viabilidad técnica, económica y financiera y de rentabilidad económica y social de los proyectos de inversión que le permita concluir la conveniencia de incorporarlos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado o, por el contrario, la capacidad de inversión de cada puerto es función de su capacidad de generar recursos, aprovechando la posición dominante que tienen respecto de ciertos tráficos o de obtener fondos europeos asignados discrecionalmente por el Gobierno? ¿Con qué criterios se seleccionan los proyectos portuarios que van a ser objeto de la aplicación de fondos estructurales europeos en cualquier proporción? ¿Con qué criterios se distribuye el fondo de contribución por parte del comité de expertos, el comité técnico que tiene el organismo al que se

refiere, y que viene reglado por el artículo 46.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, modificado por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre?

Usted recordará, señor presidente del ente Puertos del Estado, que el artículo 46.3 de la Ley de puertos del Estado establece que en la aplicación del fondo de contribución se atenderá preferentemente a aquellos proyectos que tengan mayor rentabilidad social. Le quiero recordar que, por ejemplo, una isla —comprenderá que yo no me desprendo de mi condición de ciudadano español que reside en Canarias— como la isla de Hierro con 5.000 ciudadanos que residen en ella, con qué criterio se mide el concepto de rentabilidad social de un puerto y ahí está el puerto de la Estaca, que ese sí que es un puerto singular, del que a mí me gustaría que usted indicase algo, porque hace un año en pregunta equivalente el presidente del ente Puertos del Estado me contestó por escrito que prácticamente a finales del año pasado comenzarían las obras de un puerto esencial para la comunicación de los ciudadanos de esa isla con las restantes islas de la comunidad canaria, batida por unos vientos excepcionales y con unas circunstancias a las que no me voy a referir porque en reiteradas ocasiones lo hemos manifestado y que incluso ha llevado a la compañía Trasmediterránea a no producir el encargo de un nuevo ferry para comunicar esa isla y continúa con uno antiquísimo, como consecuencia de que el puerto no reúne las pertinentes condiciones de atraque.

¿Considera Puertos del Estado que la negociación de los planes de empresa a los que he hecho referencia y vuelvo a enseñarle el documento, constituye un instrumento suficientemente eficaz para contener la presión inversora de determinadas autoridades portuarias? ¿Se han realizado los estudios necesarios para determinar cuáles de estas inversiones pueden ser asumidas por el sector privado en condiciones contractualmente equilibradas? ¿Considera el ente compatible la situación de holgura presupuestaria actual de algunas autoridades portuarias, no de todas, basadas en tarifas altas para realizar inversiones exorbitantes e injustificadas, en muchos casos con el previsible encarecimiento de los costes de transporte por la subida de los costes del combustible? ¿Considera el ente que el dominio público portuario utilizado en proyectos incluíbles en el capítulo de relaciones puertos-ciudad (y ojo con el suelo que algunas autoridades portuarias están comenzando a diseñar para la construcción de hoteles y las concesiones de 99 años de disfrute de esas mismas dentro de la interrelación puerto-ciudad, que deben ser resoluciones producidas de acuerdo con lo que dice la normativa en vigor, por el Consejo de ministros, dada la importancia que el tema tiene) puede ser desafectado a favor de otra institución o de particulares? ¿O, por el contrario, mantiene el ente que usted preside la política de conservar su condición demanial para que sean aplicables las

medidas protectoras y restricciones de uso que se derivan de esa condición? Señor presidente del ente Puertos del Estado, en escrito que presentaremos el día de mañana le pediremos concretamente el estado de ejecución de determinadas obras; obras que van desde el puerto de Motril al puerto de Barcelona, refiriéndonos a puertos en la comunidad gallega, en la cornisa cantábrica, situación del puerto de Bilbao en determinados aspectos vinculados a diferentes usos y en la comunidad canaria la situación del puerto industrial de Granadilla en lo que a desarrollo del proyecto, informe de impacto medioambiental se refiere, que se vincula a un planteamiento que al compareciente anterior, director general de AENA se le hizo vinculado al aeropuerto Reina Sofía y que va a constituir, junto a ese puerto industrial de Granadilla, todo un conjunto de intermodalidad en lo que a políticas de transporte se refiere de interés en la propia comunidad canaria.

En suma, señor presidente del ente Puertos del Estado, nosotros creemos que hay un problema de base estructural, que se ha venido acentuando, primero, en lo que se refiere a la personalidad del ente que no debe ser una voluntad resultado de la suma de las voluntades de todas y cada una de las autoridades portuarias, por un lado, que no debe ser una especie de sandwich —también utilizo terminología coloquial, por qué no— entre la voluntad del Ministerio de Fomento y la suma de las voluntades de las autoridades portuarias, sino que ha de tener personalidad propia, y a usted le corresponde liderar esa personalidad propia solidaria, porque si no corremos el riesgo de que en el Estado español se acentúen las diferencias estructurales entre puertos que sirven a áreas geográficas de escaso poder económico, entiéndase el ejemplo de la isla de Hierro, o a otras áreas de potente situación económica, entiéndase el puerto de Valencia. En consecuencia, el ente tiene que buscar un auténtico mecanismo de solidaridad con un fondo de contribución claramente definido, un plan de empresa basado en esa solidaridad, y por último un mecanismo tarifario que garantice la autonomía de los puertos, pero siempre bajo una directriz general y al servicio de un proyecto común.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sauquillo): Por Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mauricio.

El señor **MAURICIO RODRÍGUEZ**: Muy brevemente. Quiero agradecer al presidente de Puertos del Estado su comparecencia, y quería aprovecharla para ver si de cara al debate presupuestario me podía aclarar cierta confusión que me ha producido la lectura de los presupuestos. Por un lado he leído, y creo entender que usted ha ratificado hoy, que hay una prioridad para los puertos de Bilbao, Valencia, Las Palmas, para las autoridades portuarias en inversión en estos próximos años y no sé exactamente a qué se refería, debe ser que no le he entendido bien. Quiero saber qué idea tiene, porque

como ha hecho muy bien respecto a otras comparencias ha hablado del marco comunitario 2000-2006, qué opciones y qué preferencias tiene la nueva autoridad portuaria respecto a situaciones que se dan en Canarias. El señor Segura se ha referido a la de Tenerife. Hay un estrangulamiento en el crecimiento de los dos principales puertos canarios como consecuencia de estar en el centro urbano y no pueden seguir creciendo; ahora se ha creado la zona CE canaria, que lo convierte potencialmente en importantes puertos industriales y lo que se plantea en Canarias en este momento es el desarrollo del puerto de Granadilla y del de Arinaga. No termino de ver si la autoridad portuaria está apostando por esos dos proyectos y si de verdad los canarios vamos a poder desarrollar estas iniciativas junto a otras, a las que también se han referido, de puertos de islas periféricas como la de Hierro. Sobre estas cuestiones la información que nos pueda dar, y si no puede entrar en detalles le agradecería que por escrito nos mandara la información de que disponga para terminar de ver claramente el proyecto estratégico que tiene el Ministerio de Fomento y la autoridad portuaria Puertos del Estado sobre el desarrollo estratégico de los puertos canarios. Nosotros entendemos que es necesario un diseño estratégico en colaboración, porque como tanto el Estado como la comunidad autónoma tienen sus propuestas específicas, creo que deberíamos encontrar un marco de convenio, de colaboración o de acuerdo, un entendimiento que nos permita trabajar conjuntamente en beneficio de los puertos canarios.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sauquillo): En nombre del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a intervenir brevemente.

El señor presidente del Ente Público Puertos del Estado es consciente de que en Galicia tenemos cinco puertos de interés general, que en realidad son seis porque uno de ellos tiene una duplicación a bastantes kilómetros de distancia, que es el puerto de Ferrol y San Cibrao. Las cifras de inversión que se manejan en los Presupuestos Generales del Estado para los seis puertos de interés general de Galicia son de 4.849 millones de pesetas para proyectos iniciados antes del año 2001 y 2.776 millones para proyectos a iniciar en el año 2001, es decir en total 7.625 millones de pesetas, que representan aproximadamente el 8 por ciento del total de la inversión de puertos del Estado en el conjunto de puertos de interés general.

Sin entrar a valorar que el tanto por ciento de los puertos de Galicia es muy superior a esta cifra, y sin entrar a valorar tampoco el carácter progresivamente positivo desde el punto de vista de los beneficios que dejan a las autoridades portuarias las actividades de carácter mercantil que se realizan en los puertos de

Galicia, a excepción de uno de los puertos que están en una situación más crítica que es el de Vilagarcía de Arousa, y teniendo en cuenta además que las potencialidades de algunos de ellos están muy lejos de ser desarrolladas, nos gustaría saber a qué va destinado el dinero para los proyectos nuevos, a iniciar en el año 2001, en concreto, en el puerto de A Coruña, el de Ferrol y San Cibrao y los puertos de Vigo, Pontevedra, Marín y Vilagarcía de Arousa. Por lo demás, usted sabe que en Galicia hay un debate que está teñido de mucha propaganda, que se refiere a la creación —se vende así— de un gran hiperpuerto del Atlántico, otras veces denominados puertos exteriores, y usted ya dijo que todos los proyectos de futuro tenían en perspectiva contemplar la iniciativa pública y la iniciativa privada. En particular, nos gustaría saber qué veracidad tiene la existencia de un puerto exterior en Ferrol o en A Coruña, si en concreto aparece contemplada alguna cifra en los presupuestos destinada a tal fin, o en todo caso cuál es la valoración y cuál es la información que tiene el presidente de la autoridad portuaria en relación con inversiones en Galicia de puertos del Estado en el período 2000-2006, si alguna de ellas tiene que ver con la creación de ese puerto exterior y qué participación de compañías privadas habría o qué perspectivas hay de que participen esas compañías privadas para hacer veraces estos proyectos por ahora de carácter propagandístico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para contestar, tiene la palabra el señor Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Intentaré contestar lo más detalladamente que pueda, o al menos con el fondo necesario a todas y cada una de las preguntas que SS.SS. me han realizado.

En primer lugar, respecto a la disquisición sobre la situación del sistema portuario de titularidad estatal, que ya esta mañana el señor Segura formuló al secretario de Estado y a la que quizá ha vuelto en su intervención, haré algunas reflexiones al final.

Respecto al grado de evolución de las obras contempladas en el plan de empresa del año 2000, incluidas en los presupuestos del Estado correspondientes a este año y el grado de ejecución de cada una de ellas, creo que es mejor darlo por escrito, como él mismo ha señalado, pero quiero hacer alguna puntualización, y es que en el presupuesto del año 2000 había unas inversiones programadas del orden de 80.000 millones de pesetas, y nuestra previsión de cierre al momento actual sería del orden de 75.000 millones de pesetas para finalizar el año. Le daré por escrito, como solicita, un desglose perfectamente definido del grado de ejecución, de los proyectos que han tenido algún retraso y de los que no lo han tenido.

Después ha entrado usted en un bloque muy amplio, que me gustaría comentarle también en detalle, sobre

los problemas conocidos por todos que afectan a las tarifas y a los cánones en el sistema portuario de titularidad estatal. Como he señalado, el proyecto de presupuestos incluye una partida de 2.500 millones de pesetas para anticipos reintegrables a las autoridades portuarias respecto a sentencias y también 500 millones de pesetas para hacer frente a los intereses de demora. Estas cantidades se corresponden con sentencias firmes que están recurridas en casación, pero que son firmes, no con todos los recursos tarifarios que hay. Los recursos tarifarios ascienden en este momento aproximadamente a 36.000 millones de pesetas, mucho más de lo que corresponde a las partidas presupuestarias; pero no son sentencias firmes. Lo que corresponde para hacer frente a las sentencias firmes que están en casación en algún caso, está evaluado para el año 2000 en unos 2.500 millones de pesetas, y los intereses de demora en unos 500 millones de pesetas. Por tanto, desde nuestro punto de vista estas cifras son adecuadas porque responden a la filosofía que le he indicado, y las previsiones que se hacen por ello son suficientes para no alterar el equilibrio del planteamiento presupuestario que incluyen los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001, por lo que no afectan para nada, desde nuestro punto de vista, a las partidas de inversiones en él incluidas.

Usted hablaba también de las desenfrenadas partidas de inversión. Evidentemente, el Ente Público Puertos del Estado tiene un papel en ese sentido muy importante, y quizá ligo con algunas reflexiones que usted hace respecto al modelo portuario que tenemos. Tenemos un modelo portuario que se basa fundamentalmente en la autonomía de gestión de las autoridades portuarias. Es el modelo portuario que nos hemos dado desde la Ley 27 del año 1992, modificada por la Ley 62/1997. Por tanto, es importante articular un buen equilibrio entre la autonomía de gestión de las autoridades portuarias y el marco en que se debe desarrollar ésta, que es la política portuaria que diseña el Gobierno. Yo creo que es la esencia del modelo portuario en España, y todos debemos apostar, si el modelo es el que tenemos, por mantener ese equilibrio, y el equilibrio se da en esa autonomía de gestión, que no tiene más limitaciones que el marco general de la política portuaria del Gobierno, por tanto las autoridades portuarias, que como saben ustedes en general están gestionadas por gestores no nombrados directamente por el Gobierno sino por las comunidades autónomas, deben establecer este marco de lealtad al modelo. Creo que es un paso adelante y que en ese marco nos tenemos que ir desarrollando; los puertos están integrados en un territorio y el papel de los puertos en el territorio es importante, como lo es también el de las comunidades autónomas; pero no debemos olvidar que la ley fija una autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias adscritas al Ministerio de Fomento, en el marco que fija el modelo de gestión tenemos que movernos, y creo que tene-

mos que movernos todos con estricta lealtad. En ese marco de libertad de gestión de las autoridades portuarias, dentro de la política económica y portuaria general del Gobierno, evidentemente se deben articular todas las decisiones que se tomen y también en política inversora, en un marco de estricta leal competencia. Las autoridades portuarias tienen un marco de gestión propio, tienen recursos propios, y es muy difícil, y por tanto exige una labor de pacto arduo y de convencimiento para limitar, como usted bien decía, algunas inversiones que promueven las autoridades portuarias, muchas veces, como dice usted, empeñadas en un desenfreno inversor. Pero el papel del ente Puertos del Estado —y en eso estamos— está, lógicamente, en objetivar las inversiones de las autoridades portuarias y en que no distorsionen el marco de leal competencia establecido.

Estoy totalmente de acuerdo con usted en la necesidad urgente de consolidar la estabilidad tarifaria. Estamos en un momento en que todos los recursos tarifarios a que está sometido el sistema lo que hacen es alterar la estabilidad necesaria. En esto el Gobierno está totalmente de acuerdo, y como usted verá en la Ley de acompañamiento hay unas medidas que familiarmente conocemos en el sistema portuario en esta fase por la ley torniquete, que pretende poner coto de raíz a los recursos tarifarios. Pero sólo como una solución momentánea, porque somos absolutamente conscientes de que hay que hacer una gran reflexión, sobre todo en el momento que entra en vigor, como saben ustedes, a partir del 1.º de enero del 2000, un escenario de libertad tarifaria; escenario de libertad tarifaria que sería muy difícil enfocar con la inestabilidad del actual marco tarifario.

De esta forma, con las propuestas normativas que incluimos en la Ley de acompañamiento intentamos poner coto a la infrarregulación de la legislación actualmente vigente en el marco tarifario, básicamente elevando el rango de la orden ministerial de 1998 a rango de ley, pero poniendo una coetilla en la propuesta normativa en el sentido de que el Gobierno se compromete, dentro del plazo de tres meses posterior a la aprobación de la Ley de acompañamiento, a mandar a las Cortes Generales un anteproyecto de ley para establecimiento de la libertad tarifaria de los puertos españoles y que establezca el marco económico-financiero de los próximos años para el sector portuario de titularidad estatal. Creemos que es una reflexión que debemos hacer, que el Parlamento también deberá asumir en el sentido de dotar al sistema portuario de titularidad estatal de un marco económico-financiero estable para los próximos años, y por tanto seguramente habrá que hacer una reflexión, y la estamos haciendo desde el Ente Público Puertos del Estado, en comisiones técnicas conjuntamente con todos los puertos, por tanto no de forma unilateral, en el sentido de hacer análisis de qué cosas deben tener carácter de precio

privado, qué cosas tienen que bascular o no hacia cánones o tasas, en el sentido también y sobre todo de que es una estructura fundamental que nos va a servir para diseñar qué puertos queremos o cómo los queremos. Nosotros creemos que los puertos, deben ser progresivamente puertos más concesionados, en los que la iniciativa privada juegue un papel esencial en todo este proceso, lo cual no significa que vayamos a decir que son puertos privatizados, ni mucho menos; no olvidemos que los puertos son dominio público portuario y los regímenes concesionales son un buen elemento, desde nuestro punto de vista, para la participación de la iniciativa privada en la actuación portuaria. Creo que es el sector de las infraestructuras con tasas más elevadas de participación ya experimentadas y actuales, en todo el marco de las infraestructuras. Nosotros tenemos evaluado en estos momentos como tasas que el efecto multiplicador de cualquier inversión pública de los puertos es grande; normalmente en cualquier explanada portuaria enseguida empiezan a aparecer grúas, naves, etcétera; es decir, el efecto multiplicador de la iniciativa privada en los puertos es amplio y se puede considerar que en la inversión total portuaria estaríamos del orden del 30 ó 40 por ciento de lo que puede ser la inversión privada.

El marco tarifario nos va a definir, como digo, lo que queremos, el modelo que apostamos por los puertos, que tradicionalmente, en la terminología inglesa se denomina *landlord* o puerto propietario en terminología nacional. Como digo, son puertos progresivamente más concesionados, en que la autoridad portuaria ejerce un papel básicamente regulador del dominio público y que no presta directamente servicios portuarios, sino que su papel fundamental es ordenar la actividad portuaria. Es el modelo en el que creemos, y es el próximo marco tarifario que dentro de un marco de libertad tarifaria, tal como dice la ley de puertos, presentaremos en los próximos meses para su discusión en el Parlamento.

Usted me hablaba sobre la ley prometida de mi antecesor. Yo creo que esta vez va en serio, por decírselo así. Tenemos unos escenarios urgentes, hay que hacer frente a la entrada en vigor de la libertad tarifaria, y por tanto la propia estabilidad económico-financiera de los puertos españoles. En ese sentido, y hablando del papel que reserva al ente público, digo que nuestra idea es que el Ente Público Puertos del Estado vaya progresivamente evolucionando hacia un organismo regulador. En un marco de autonomía empresarial y de gestión de las autoridades portuarias —y en eso estoy absolutamente de acuerdo con S.S.—, es necesario que Puertos del Estado potencie su papel regulador del sistema, su papel de generador de los marcos comunes en los que se incardine toda la política portuaria del Estado, porque no olvidemos que los puertos de interés general son unos elementos clave para la economía del país y para su competitividad. El comercio exterior está liga-

do básicamente a los puertos de interés general. Los puertos de interés general son un elemento clave en la cadena de transporte, todos lo sabemos, y son un elemento clave en las cadenas logísticas nacionales e internacionales, no solamente como parte del transporte marítimo sino como intercambiadores modales y como puntos esenciales para que se puedan desarrollar actividades logísticas. Pero no son solamente eso; los puertos también tienen una función económica y social muy importante como vertebradores de un territorio y como impulsores o motores de la actividad económica en los territorios de su entorno. Por tanto, toda esta actividad, sometida a unos niveles competenciales, a unos equilibrios de leal competencia muy inestables evidentemente necesitan de un marco regulador estatal y creo que esto se debe reconocer.

Política de inversiones. Usted me ha hecho un planteamiento sobre si entre los 93.000 millones de pesetas que hemos previsto para los puertos del Estado se han hecho estudios de viabilidad y rentabilidad económica y social. He de decirle que dentro de Puertos del Estado y para enfocar los planes de empresa de cada una de las actuaciones, hacemos estudios de viabilidad y rentabilidad económica y social. No solamente eso, sino también de viabilidad ambiental, porque si hiciéramos un estudio estricto de viabilidad y rentabilidad económica y social no nos darían las cifras. Como gestores de esos elementos fundamentales para vertebrar el territorio estamos obligados a hacer en muchos casos análisis de viabilidad ambiental, análisis que nos van a permitir que muchos casos de infraestructuras de los puertos tienen que estar sostenidas por la propia viabilidad ambiental de los tráficos. En muchos puertos, aunque la demanda no requiere nuevas infraestructuras, las necesidades de la sociedad hoy en día, los análisis sin instalación especial asociados o próximos a las ciudades, riesgos medioambientales con las descargas de hidrocarburos, etcétera, lógicamente exigen no solamente unos estudios de viabilidad y rentabilidad económica y financiera, sino también social y ambiental.

Me hablaba de la capacidad inversora de cada puerto. Evidentemente, la capacidad inversora de cada puerto es muy diferente, en función muchas veces del propio *hinterland* al que sirve. No todos los puertos españoles tienen los mismos tipos de tráfico, algunos están asociados a actividades estratégicas y por tanto muchas veces la capacidad inversora de este puerto podría estar asociada en función de los tráficos cautivos, puramente porque tienen una factoría o porque tienen una inflación energética, etcétera. El modelo actual intenta poner un poco de orden en todo este proceso, a través del fondo de contribución que tiene virtualidades equilibrantes. Por eso los puertos aportan al fondo de contribución no en función de sus propios beneficios, sino en función de las características de sus tráficos. Cuando los tráficos son más cautivos lógicamente las aportaciones de esos puertos a fondos de contribu-

ción son importantes. Por eso creo que es importante esa capacidad homogeneizadora, porque si no entraríamos en niveles de manifiesta competencia desleal entre los puertos en función de situaciones que no responden a los criterios comerciales o a los criterios de buena gestión del puerto, sino a criterios que superan esas condiciones y que son tráficos cautivos de interés general para el Estado. Como sabe, el fondo de contribución aplicando la fórmula establecida en la orden ministerial comunicada, en estos momentos estaríamos hablando de unos 10.000 millones de pesetas, que está formado por dos partes, como SS.SS. conocen. Una parte que es el 4 por ciento para mantenimiento de los servicios comunes de Puertos del Estado de la cifra de negocio, más el 5 por ciento para políticas de inversión equilibrantes. Evidentemente, las políticas que han seguido mis antecesores es una reducción paulatina del fondo de contribución. Quizás en este momento la contribución al ente público está en el 3,5 aproximadamente del 4 por ciento previsto, cifras muy reducidas; el 1,52 aproximadamente, hablo de memoria, para la finalización de obras.

En este momento creemos que dentro de esa reflexión general sobre el marco económico-financiero de los puertos también hay que hacer una reflexión sobre cuál debe ser el futuro del fondo de contribución y su aplicación. En cualquier caso, estoy convencido de que no podríamos llevar ciertas políticas de saneamiento en algunos puertos que bien por sus características estructurales, como podían ser Ceuta, Melilla o Villagarcía, que tiene que mantener una red de faros costosísima desde el punto de vista de explotación portuaria, no se podrían enfocar planes de saneamiento o planes de sustentación de esas autoridades portuarias que evidentemente y como S.S. ha dicho, tienen una rentabilidad social determinante. Para las autoridades portuarias isleñas o insulares, sus aportaciones al fondo de contribución están mucho más limitadas en la propia orden ministerial y realmente las aportaciones que las autoridades portuarias insulares en el marco de tener que cargar, por decirlo así, con inversiones importantes en muchas islas pequeñas en las cuales los puertos, como S.S. ha dicho poniendo el ejemplo de la isla de Hierro, son elementos imprescindibles o estratégicos para la comunicación de las islas. Evidentemente, el fondo de contribución está para eso, así como toda la política de financiación de fondos comunitarios o de asignación de fondos por el marco comunitario. La comunidad canaria y particularmente la isla de Hierro tiene solicitado y se ha aceptado por parte del Ministerio de Fomento su financiación con fondos de cohesión dentro del marco comunitario actual. Está en proceso de que Bruselas bendiga, digamos, la situación, en el caso particular de la isla de Hierro está prevista la inversión en el año 2001 y es una actividad que lógicamente hay que enfocar con la ayuda de fondos de cohesión en este caso.

Me preguntaba S.S. si el plan de empresa era un instrumento eficaz y yo creo que sí lo es. Evidentemente en ese sentido desde Puertos del Estado creemos que el plan de empresa no es solamente un plan de análisis de inversiones, sino que tiene que representar un paso hacia delante. Nosotros estamos elaborando un cuadro de mando integral en el sentido de intentar que en los planes de empresa podamos evaluar los datos de gestión de las autoridades portuarias, desde un punto de vista empresarial y que permita en este contexto profundizar mucho más en los objetivos de las autoridades portuarias y, por supuesto, en la plasmación de los mismos en las inversiones.

Respecto del sector privado he dicho ya bastantes cosas. La idea que nosotros tenemos es que las grandes infraestructuras básicas portuarias son difícilmente asumibles por el sector privado. Por tanto en España podríamos hablar de que los grandes diques de abrigo, los grandes dragados de primer establecimiento, las adquisiciones de suelo o las ganancias de suelo al mar difícilmente pueden ser asumidas por la inversión privada, desde un punto de vista de rentabilidad. En cambio, las terminales, las actuaciones puerto-ciudad, etcétera, pueden ser muy interesantes para la iniciativa privada y progresivamente están surgiendo algunas terminales en régimen concesional, en el que no solamente se da la explotación al terminal, sino que se incluye la fidelización del operador en base a unas fuertes inversiones, tanto en equipamiento como en superestructura, y en algunos puertos ya en la misma infraestructura de muelles y en otro tipo de estructuras. Los horizontes en el Plan de infraestructuras 2000-2007, con repercusiones en el 2010, es que quizá se llegue al orden de un 30 ó 40 por ciento de participación de la iniciativa privada en la inversión total de los puertos.

Finalmente, me preguntaba usted cuáles son nuestros criterios sobre el dominio público. Respecto de la política que hay en los puertos hablaba de que en algunos casos, incluso, debe ir al Consejo de Ministros. Depende de las cantidades, y en algunos casos, como es el caso de los hoteles, sí deben ir obligatoriamente a aprobación del Consejo de Ministros. En la política que tenemos en cuanto a qué hay que desafectar o no, señalaré que los puertos a veces tienen patrimonios muy diversos, a veces tienen canteras que ya están agotadas y que están muy alejadas de las zonas del dominio público marítimo-portuario, y lógicamente en esto no hay que renunciar a la política de que las autoridades portuarias consigan, vía la desafectación y posteriormente enajenación, tener recursos suficientes para financiar en algunos casos importantes infraestructuras que van a definir la capacidad y la potencialidad del puerto en los próximos años.

Sobre el estado de ejecución de las obras ponía el ejemplo de Granadilla. Le vuelvo a repetir que las inversiones en puertos canarios incluidas en el Plan de infraestructuras 2000-2007 son muy grandes. Los

puertos de Granadilla y de Arinaga, como desarrollos respectivamente de las autoridades portuarias de Tenerife y de Las Palmas, están incluidos en el Plan de infraestructuras y en algunos casos con dotaciones presupuestarias para el año 2001. Estoy a su disposición para darle por escrito un detalle que complementa el informe minucioso que en su comparecencia del Senado el pasado 21 de septiembre dio el ministro de Fomento para explicar todo el Plan de infraestructuras 2000-2007.

Acabó sus preguntas hablando un poco del problema de base de la personalidad del ente público diciendo que no debe ser una suma de voluntades sino una personalidad propia, y yo ya le he contestado con anterioridad que estoy en esa línea, y creo que lo estamos todos, en el sentido de que el ente público es el órgano especializado del Ministerio de Fomento en la ejecución y desarrollo de la política portuaria. Este es el marco en el que se mueve la ley y que debemos potenciar; por tanto, es el que estamos dispuestos a desarrollar en los próximos años. Creo que eso también significara que, como órgano ejecutor de la política portuaria del Gobierno, el ente público también tendrá personalidad propia, evidentemente.

El siguiente grupo de preguntas ha sido del representante del Grupo Canario, el señor Mauricio, y el primer comentario que hacía era sobre las prioridades inversoras en los puertos de Barcelona, Las Palmas y Bilbao. Yo he hablado en mi exposición inicial del máximo endeudamiento, no hablaba de capacidad inversora sino de incremento neto de endeudamiento, que para el año 2001 estará, y así se ha solicitado del Parlamento, en unos 8.500 millones de pesetas y básicamente está asociado a estas autoridades portuarias. Barcelona, como saben ustedes, va a enfocar la gran ampliación hacia el sur y ayudada con fondos de cohesión, va tener una necesidad de endeudamiento importante, pero sin hipotecar, lógicamente, el futuro del puerto. De igual modo Bilbao tiene necesidades de endeudamiento para llenar las dársenas de Ciérvana y Las Palmas para enfocar un desarrollo portuario muy amplio para consolidar su posición en el tráfico de transbordos de contenedores norte-sur y también para todo el desarrollo de puertos menores y alternativos, como en este caso de los desarrollos asociados Arinaga y a las islas de Lanzarote y Fuerteventura.

Respecto a la situación en Canarias, como ya señaló el ministro de Fomento en su comparecencia detallada en el Senado el pasado 21 de septiembre, las inversiones incluidas en el Plan de infraestructuras en los puertos canarios son muy grandes, teniendo en cuenta las condiciones necesarias o el papel estratégico que juegan los puertos en la comunidad canaria y el papel importantísimo que juegan no solamente en sus cadenas de transporte sino como polos o motores de desarrollo en su territorio. Muchos de estos puertos, por ejemplo el de Tenerife, están ya en condiciones de difí-

cil ampliación y, por tanto, es imprescindible el desarrollo de Granadilla. A su vez, Las Palmas está en un proceso en el que es necesario ampliar el dique Reina Sofía, desarrollar toda la zona logística en la zona de la península del Nido y, por supuesto el puerto de Arinaga. En el caso de la isla de Tenerife no tenemos que olvidar algunos desarrollos en las islas menores, como es caso de la Estaca y actuaciones en los puertos de La Gomera y de La Palma. En las inversiones para el año 2001 en los puertos canarios estaríamos hablando de casi 11.000 millones. Es prácticamente una de las comunidades con mayor inversión portuaria en dotación para los Presupuestos Generales del Estado en el año 2001; inversión pública que se tiene que complementar con una importante inversión privada, quizá en actuaciones puerto-ciudad en la ciudad de Las Palmas y en aquellas zonas lógicamente, de desarrollo de las nuevas terminales de contenedores asociadas o a desarrollar básicamente en el puerto de Las Palmas.

Respecto a la colaboración con la comunidad autónoma, estamos por esa colaboración. Los puertos, como hemos dicho, están implicados en un territorio y, por tanto, la comunidad autónoma tiene mucho que decir. En este sentido, al igual que en otras comunidades autónomas, en sus reuniones con los distintos consejeros de Ordenación del Territorio o de Obras Públicas, el ministro ha planteado, y la mayoría de las comunidades autónomas ha aceptado, que entre las consejerías de Ordenación del Territorio, de Transportes o de Obras Públicas de las distintas comunidades autónomas y el Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado se desarrollen convenios específicos para hablar de estrategia y de planificación portuaria de una forma global, en la que no solamente se tengan en cuenta los puertos de interés general sino también los autonómicos, porque hay algunos aspectos en que los intereses pueden coincidir, sobre todo en aquellos temas en que las administraciones son confluyentes, como son los aspectos de ordenación del territorio o la planificación de la accesibilidad a los puertos del transporte terrestre, puntos esenciales para que los puertos entren en una fase de competitividad interesante, porque, como saben SS.SS., un puerto moderno lo que debe tener es una buena accesibilidad viaria y ferroviaria.

En cuanto a las preguntas que me ha planteado el Grupo Mixto y, particularmente, el señor Rodríguez, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, evidentemente, en el Plan de infraestructuras 2000-2007 hay una inversión importante para los puertos gallegos, muy superior a su participación en el tráfico. Si quiere, puedo analizar detalladamente cada uno de los puertos y darle algunos indicadores. Empezaré por el puerto más al norte, que es el puerto de Ferrol, San Ciprián. Usted ha hablado de seis puertos. Uno es el de San Ciprián, que es un puerto básicamente ligado a una factoría, que como saben SS.SS. es la factoría de la antigua Alumina-Aluminio, con unos tráficos asociados a

ella y no sometidos a unos crecimientos ligados a la competitividad del puerto o a niveles de actuaciones comerciales, sino a estrategias de una empresa, que, desde mi punto de vista, tienen otros criterios.

El puerto de Ferrol, como saben SS.SS., es un puerto que ha crecido. Su tráfico principal son graneles sólidos. Es un puerto que está situado en ría, con problemas ambientales importantes, como todos los puertos similares. Después de un análisis y evaluación económico-financiera asociada al crecimiento de sus tráfico, a la sostenibilidad ambiental y a la seguridad de los mismos, su crecimiento se enfoca hacia el exterior, en la zona de cabo Prioriño. Por tanto, el presupuesto del año 2001 da vía libre a lo que se ha venido a denominar puerto exterior del puerto de Ferrol y que nosotros llamamos ampliación de dicho puerto en la zona de cabo Prioriño, porque no es estrictamente un puerto exterior, sino que es un puerto que, dadas las condiciones de estabilidad de ese mar, está situado en una de las pocas zonas que permiten un abrigo y, por tanto, la viabilidad técnica de un puerto no situado en ría en esa zona. La principal actuación en el puerto de Ferrol, en el marco del Plan de infraestructuras 2000-2007 y con consignación presupuestaria para el año 2001 es la primera fase de la ampliación al exterior de la ría del puerto de Ferrol, con una inversión total calculada en esa primera fase de 21.000 ó 22.000 millones de pesetas, por tanto una inversión muy razonable desde el punto de vista portuario. Esta primera fase incluiría básicamente la obra de abrigo y aproximadamente unos 150 metros lineales de muelles. Estaríamos hablando de unos 16.000 millones de pesetas, en un escenario inversor de cinco años, perfectamente asumibles con recursos propios del puerto, generados, con una ligera capacidad de endeudamiento y, por supuesto, con un poco de ayuda de fondos comunitarios.

El siguiente puerto es el de A Coruña. La actuación fundamental en este puerto, en el año 2001, es el desarrollo de la lonja de pescado de la zona de Linares-Rivas. Es una actuación importante, con una valoración de aproximadamente 2.500 millones de pesetas de inversión, que va a dar un salto cualitativo en los tráfico pesqueros, importantes, en el puerto de A Coruña, que al contrario que otros puertos está en una fase de crecimiento, asociada a los tráfico del Gran Sol. Ha sido adjudicada a finales de julio y es la gran inversión que va a tener el puerto de A Coruña. Evidentemente, es un puerto —como SS.SS. saben por los accidentes del Urquiola y del Mar Egeo— con una difícil sostenibilidad ambiental de sus tráfico. La ciudad está muy pegada a ese territorio. Son tráfico de graneles sucios, muchos de ellos sin instalación especial. Por tanto, hay que hacer una reflexión profunda sobre la sostenibilidad ambiental de los tráfico del puerto de A Coruña. En ese sentido —enlazo con el debate sobre los puertos exteriores—, se están haciendo estudios de viabilidad técnico-económica y de viabilidad financiera sobre

alternativas para mejorar la sostenibilidad ambiental de los tráfico en dicho puerto. Y ahí me querría quedar, porque no tenemos en este momento dictámenes definitivos sobre viabilidad técnica de alternativas. Tenemos que seguir estudiando, pero debemos hacerlo con la vista puesta —y así lo indica también el Plan de infraestructuras 2000-2007— en que hay que realizar actuaciones que mejoren la seguridad y sostenibilidad ambiental de los tráfico en el puerto de A Coruña.

El puerto de Villagarcía es, como saben ustedes, el de menor tráfico de los puertos de interés general del Estado. Es un puerto que responde a un *hinterland* muy determinado y, por tanto, un puerto que en estos momentos está saliendo de su situación de números rojos gracias a un plan de saneamiento. En este sentido, y dentro de esta estructura de autofinanciación y asunción con sus propios recursos de las inversiones hechas, el puerto de Villagarcía va a contar con un esfuerzo inversor dirigido sobre todo a la potenciación y ampliación de los muelles comerciales, para dar cabida al desarrollo de sus tráfico, que son fundamentalmente de graneles sólidos y de graneles líquidos.

En cuanto al puerto de Marín, igual que el puerto de Vigo, se encuentran en la zona de *import-export* por naturaleza de Galicia, son sus grandes puertos comerciales; en ese sentido, un puerto pesquero como tradicionalmente ha sido Marín está evolucionando progresivamente hacia tráfico comerciales en número cada vez más creciente, porque, juntamente con Vigo, está en la zona industrial por naturaleza de Galicia y, por tanto, con tráfico de mercancía general más importantes, al contrario de los otros puertos gallegos, que son enclaves básicamente energéticos, dedicados a los graneles líquidos o sólidos. La gran actuación para el puerto de Marín en los próximos años e incluso en el plan de infraestructuras que está en desarrollo en este momento es la ampliación del puerto en la zona de Placeres, que es casi la última que permite por condiciones ambientales este puerto en ría de Marín, muy acotado por los propios condicionantes ambientales asociados al marisqueo y a otro tipo de elementos que la ventilación de la ría permite, conjuntamente con la mejora de su accesibilidad ferroviaria, vital para el desarrollo de sus tráfico de mercancía general.

El puerto de Vigo, donde la mercancía general tiene una mayor tasa de participación en los tráfico de toda Galicia, está asociado a la mayor zona industrial de Galicia y, por tanto, tiene un potencial grande en el desarrollo en el tráfico de contenedores, no solamente en el *hinterland* español, sino que crecientemente, en una zona de la Europa del euro, el *hinterland* de Vigo abarca básicamente grandes zonas industriales del norte de Portugal con tráfico crecientes. Por tanto, se van a desarrollar todas las actuaciones de contenedores en el puerto de Vigo: las acciones del muelle del Arenal para contenedores y también para el tráfico creciente de coches, que es una parte importante de los nuevos

tráficos que está desarrollando Vigo, se van a adjudicar todas las terminales en la zona de Bouzas. La gran actuación que creemos que va a potenciar y que necesita urgentemente el puerto de Vigo para poder sostener esos tráfico de mercancía general es el desarrollo de una zona de actividades logísticas que está prevista en la zona de Salvaterra-Neves y que va a ser la gran zona logística del sur de Galicia y creemos que también del norte de Portugal.

Por tanto, las inversiones en Galicia durante el período previsto en el Plan de infraestructuras 2000-2007 con repercusiones hasta el 2010 son de gran calado y van a colocar a los puertos gallegos en un escenario no solamente de potenciación de sus tráfico, sino que contará con un escenario a medio y largo plazo que le permita desarrollar sus funciones no sólo en el territorio, sino en las cadenas intermodales de todo el Estado y de la península Ibérica en particular. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

La participación privada en estos puertos, igual que en todos, es grande en la zona del desarrollo de actividades logísticas. En Vigo tiene que ser importante; si no sería imposible desarrollar una inversión de este calado. En puertos como el de Ferrol, por ejemplo, estamos hablando de una primera fase, pensando que una segunda fase se debe desarrollar bajos intereses privados a niveles concesionales, en función de captaciones de tráfico determinados. Nuestro interés, como ya lo dijo el ministro en su comparecencia, está en dejar a los puertos con aquellas infraestructuras básicas que permitan que se desarrollen a medio y largo plazo y que en ese sentido la participación de la iniciativa privada pueda multiplicar grandemente el efecto de la inversión pública en los puertos de interés general.

Espero haber respondido a todas las preguntas que han hecho sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere intervenir? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Dada la hora, seré telegráfico. Primero, deseo agradecer al señor presidente del Ente Público Puertos del Estado sus amplias explicaciones. El presupuesto es la expresión numérica de una política portuaria, pero no solamente se ha limitado a exponer el presupuesto sino la política portuaria del Ministerio, y eso sin duda es de gran utilidad a la Cámara porque nos facilitará mucho nuestras tareas parlamentarias.

En segundo lugar, desde el Grupo Popular queremos mostrar nuestra satisfacción porque el presupuesto consolidado tiene dos hechos que nosotros queremos acentuar: el crecimiento de los ingresos en un 5,6 por ciento y la contención del gasto hasta prácticamente dejarlo en el 1 por ciento. Yo creo que esa es un poco la filoso-

fía que tiene el Partido Popular de cómo manejar los dineros públicos y en ese sentido nos satisface.

En tercer lugar, deseamos mostrar nuestra satisfacción por la política de inversión; que aumente casi 25.000 millones de pesetas en las distintas autoridades portuarias es un hecho que nos alegra mucho, porque, como bien es sabido, los puertos son el corazón de muchas zonas regionales, es decir, que esta inversión tiene un efecto multiplicador importante en las distintas economías.

En cuarto lugar, mostramos también nuestra satisfacción por esa armonía que el presidente del Ente Público Puertos del Estado nos ha resaltado entre la autonomía de los puertos y la necesaria integración en una política común del Estado. Esa armonización creemos que es necesaria y quiero acentuarlo porque durante los últimos cuatro años, desde que el Partido Popular modificó la ley, muchas voces en esta Cámara decían que estábamos fabricando edificios singulares en cada autoridad portuaria, y se está viendo que no, que el modelo funciona y es eficaz.

Por último, me permitirán los dos presidentes que me ponga el gorro de canario y exprese mi satisfacción por las fuertes inversiones que se hacen en el sistema portuario del archipiélago canario. En las islas los puertos no sólo son el corazón, sino que son el corazón y el pulmón de la isla. En ese sentido la inversión en modernizar y hacer que los puertos sean competitivos y eficaces nos satisface y mucho.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El compareciente quiere responder?

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Simplemente deseo agradecer al diputado del Partido Popular las palabras de apoyo a la acción de Gobierno, como no podía ser menos como miembro del Partido Popular, y ratificarle que es cierto todo lo que dice respecto a los puertos canarios, porque realmente, al igual que otros puertos insulares, necesitan esos elementos de inversión para seguir manteniendo no solamente la competitividad de sus tráfico sino el propio desarrollo económico de las islas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega. Con su intervención acaba esta comparecencia.

— **DEL CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS (NÚÑEZ FELJOO), A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000252.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comparece ahora el director general del Ente Público empresarial de Correos y Telégrafos, don Alberto Núñez Feijoo.

El señor Núñez Feijoo tiene la palabra.

El señor **CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Núñez Feijoo): Señorías, muy brevemente, dada la hora, quisiera simplemente trasladarles los grandes números y apartados de la previsión de presupuesto de 2001 de la entidad pública Correos y Telégrafos. En primer lugar, quisiera transmitirles el doble mensaje, por un lado de satisfacción, ya que es la primera vez que tengo ocasión de comparecer en esta Comisión de Infraestructuras como responsable del ente público Correos y Telégrafos, y es un honor trabajar en la primera empresa del sector público de este país, que da un empleo directo a más de 60.000 personas; por otro, debo formularles mi compromiso de colaboración, no sólo en esta Comisión, sino que ha de ser permanente, y así espero que se pueda concretar a lo largo de la legislatura.

Los objetivos fundamentales de la entidad están adelantados por el propio ministro de Fomento en su comparecencia del 15 de junio pasado, que no son otros que los de compaginar la prestación del servicio postal universal y el fortalecimiento como empresa ante los retos del futuro. Como todo, pero más en este caso, el sector postal está sometido a cambios. Nos encontramos ante nuevos operadores, ante nuevos servicios, ante clientes cada vez más exigentes y ante tecnologías más modernas que requieren organizaciones más ágiles y flexibles. Por eso la modernización del correo debe de orientarse hacia la satisfacción del usuario, que pasa por dos principios básicos, el de la calidad del servicio y el de la accesibilidad al mismo.

El proyecto de presupuestos de explotación y capital para el año 2001 es un reflejo numérico de tres líneas básicas. La primera, desarrollar una eficiente gestión del servicio postal y telegráfico ordenado en la Ley Postal al operador público Correos y Telégrafos. La segunda es adaptarse a un mercado postal que avanza en un sentido creciente de liberalización. Tenemos dos fechas, 2003 y 2007, que van a marcar una apertura todavía mayor de la liberalización del sector postal en la Unión Europea. El tercer objetivo es proseguir en la eliminación del déficit y consolidar el equilibrio financiero de esta empresa pública.

Entrando en el presupuesto, las grandes cifras serían las siguientes. El presupuesto de explotación para el año 2001 asciende a 238.722 millones de pesetas, lo que supone un incremento, desde el punto de vista porcentual, de 8,3 y, desde el punto de vista cuantitativo, de 18.342 millones de pesetas. En lo que se refiere a los gastos de explotación, alcanzan una cifra de 233.819 millones de pesetas, lo que supone un incremento porcentual del 6,3 y cuantitativo de 13.901

millones de pesetas. En los gastos de explotación, simplemente daré tres datos de dónde se encuentran depositadas las previsiones, en primer lugar, como no podía ser menos en una organización basada en los recursos humanos, en los gastos de personal: 75 por ciento; 19 por ciento, otros gastos de explotación y seis por ciento dedicado a aprovisionamientos, amortizaciones y otros gastos menores. Por lo que se refiere a los gastos de personal, que constituyen el 75 por ciento del total de gastos, hay tres cuestiones básicas: primero, mantenimiento del nivel de empleo; segundo, incremento de las retribuciones conforme a las previsiones de la Ley de presupuestos y, tercero, una mayor eficacia en la gestión a través del compromiso de seguir reduciendo la tasa de absentismo en nuestra entidad. Por lo que se refiere a otros gastos de explotación, estos son los que en el argot presupuestario público se refieren a gastos corrientes o capítulo 2, en este caso en el argot de la entidad pública empresarial, otros gastos de explotación, y suponen 44.619 millones de pesetas, que vamos a destinar básicamente a cubrir todo lo que se refiere a gastos de explotación con los incrementos de IPC y, a la vez, a tres cuestiones fundamentales: reforzar el transporte con un incremento de la previsión de gasto de este ejercicio de 3.000 millones de pesetas; reforzar, dada la ampliación de oficinas y locales, los gastos de limpieza y los de vestuario de personal; por fin, a un cambio en la imputación de los *rappel* a las agencias comerciales, que dejan de considerarse como minoración de ingreso y pasan a ser facturados como comisión, es decir, como gasto, lo que supone unos 3.100 millones de pesetas en este capítulo.

En cuanto a los ingresos de explotación, quiero destacar la cifra global de 233.621 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 8,7 por ciento o 18.637 millones de pesetas en términos cuantitativos. El 98,5 por ciento del total de los ingresos de explotación corresponde a los ingresos de explotación típicos, es decir, a las ventas netas que realizará la entidad Correos y Telégrafos, 2.950 de subvenciones a la explotación y 500 millones de otros ingresos. Las subvenciones a la explotación en una entidad que ha sido capaz en los últimos años de ir disminuyendo la necesidad de subvención, dado que ha ido incrementando su eficacia en la gestión, disminuyen sensiblemente un año más pasando de 4.000 a 2.800 millones de pesetas. Del resultado de los gastos e ingresos llega lo que denominamos resultado de ejercicio. La noticia, señorías, es que, por primera vez, Correos y Telégrafos presenta un resultado de ejercicio positivo en más de 4.000 millones de pesetas. Esto quiere decir que el correo público en nuestro país está más cerca de su eficiencia y de su consolidación como correo público eficaz que ha de sobrevivir sin duda en el futuro. Vamos a trabajar, insisto, para conseguir estos 4.000 millones de pesetas de beneficio para la entidad pública.

Por lo que se refiere a los presupuestos de capital, también es una buena noticia que esta entidad será capaz de incrementar su inversión en un 23,8 por ciento, o, lo que es lo mismo, vamos a invertir el cuádruple de lo que crecen los gastos de explotación. Así, se invertirán 33.472 millones de pesetas aproximadamente, un 23,8 por ciento más que en el ejercicio anterior. A grandes trazos, estas inversiones se distribuirán así: 16.100 millones de pesetas en edificios y locales, con un incremento del 40 por ciento; 5.000 millones en mecanización y automatización, con un incremento del 67 por ciento; mantenemos las inversiones en informatización e incrementamos otras inversiones en unos 4.272 millones de pesetas. Prácticamente todas las ciudades de nuestro país van a tener importantes inversiones para la construcción de centros de tratamiento postal, para la rehabilitación de edificios principales o para reforma de edificios.

Para finalizar, quisiera centrarme en lo que supone la apuesta por la automatización. En este momento, el correo público español es el correo con menor porcentaje de automatización de sus objetos postales, estamos en el 16 por ciento; el año que viene llegaremos al 25 por ciento y concluiremos el 2003 con un 50 por ciento en cuanto a tratamiento automatizado de los objetos postales. Esto nos pondrá en situación de que el 85 por ciento de las cartas y resto de objetos postales estén en el domicilio al día siguiente de su imposición en un buzón o en una oficina de Correos.

Por lo que se refiere a las aportaciones del Estado, creo que es una buena noticia para trasladar a los ciudadanos que una empresa que cada vez es más eficiente necesita cada vez menos de las subvenciones del Estado a la explotación. Sin embargo, mantenemos nuestro nivel de aportación desde el punto de vista de subvención de capital porque vamos a invertir más y porque hemos considerado que el correo público será fuerte y sólido en nuestro país si los niveles de automatización permiten altos niveles de calidad y éstos permiten altos niveles de satisfacción de los usuarios y, en consecuencia, un nivel de utilización del correo público que garantice su viabilidad en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Núñez Feijoo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Torres Sahuquillo.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Núñez Feijoo, bienvenido a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados en nombre del Grupo Socialista. Quiero empezar mi intervención dirigiéndome a usted en el mismo sentido, prácticamente con las mismas frases con que me dirigí a su antecesor la primera vez que compareció aquí para explicar el presupuesto de Correos y es decirle que no tenga usted ninguna duda de que desde la crítica constructiva el Grupo

Parlamentario Socialista intenta ayudar al Gobierno, y a usted como máximo responsable de Correos, para que la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos funcione cada vez mejor, se mantenga en el sector público, y el servicio universal a prestar a los ciudadanos sea cada vez mejor y más eficiente y eso se lo digo con absoluta sinceridad, señor Núñez Feijoo, nuestro deseo es colaborar, haciéndolo, naturalmente, desde la crítica constructiva. Así lo intentamos hacer con su antecesor, finalmente fue imposible porque la información que le solicitábamos sistemáticamente era negada y la verdad es que lo lamento. Espero que ahora inauguremos una relación distinta y más constructiva por ambas partes. Es mi deseo y se lo expreso sinceramente.

Quiero decirle muy brevemente una cosa. A juicio del Grupo Socialista la política en Correos del anterior director general, de su antecesor, se basó en tres pilares que a nosotros nos parecieron siempre erróneos o perjudiciales para el correo. Por una parte, la disminución drástica de los gastos, sobre todo congelando la plantilla global y disminuyendo sobre todo plantilla en las zonas rurales, desapareciendo carteros, más de cuatrocientos en los últimos cuatro años y, por tanto, creando problemas de reparto, también en las zonas turísticas, en las grandes aglomeraciones de las zonas turísticas. Me alegra mucho haberle oído decir hoy que en 24 horas desde el depósito del efecto va a estar en el domicilio del destinatario, por lo menos me ha parecido oír eso y es lo que nosotros pretendemos que ocurra, hoy no ocurre, como usted bien sabe. Por una parte digo que ha sido el pilar de la eliminación drástica de gastos, por otra parte el aumento muy importante de los ingresos a base de aumentar las tarifas de una manera brutal en los últimos años y, por otra parte, una escalada hacia el endeudamiento de la entidad que a nosotros nos preocupa. Todavía el endeudamiento es pequeño, pero tal y como van transcurriendo las cosas nos tememos que se inicie el camino que en su día ha ido recorriendo Radiotelevisión Española y que sabemos cómo está en este momento. No quiero comparar deudas, en este momento es pequeña la deuda de Correos, repito, lo que digo es que si el correo público pretende invertir más y creo que es necesario que invierta mucho más para dar mayor calidad y lo quiere hacer a costa de endeudarse la propia entidad, el camino nos parece equivocado. Creemos que las inversiones necesarias para el servicio público universal que el correo debe prestar las deben financiar los Presupuestos Generales del Estado y no hay que recurrir, a nuestro juicio, o recurrir lo indispensable, lo menos posible a la deuda externa, es decir, a pedir créditos a los bancos, porque eso a la larga debilita al correo público. Nos parece que eso no sería un acierto.

No quiero, dada la hora que es, repetir las preguntas que quería hacerle, leerlas. Usted, por supuesto, puede contestarme ahora si quiere a las que crea oportuno y si no a continuación a lo largo de las próximas horas por

escrito, como es habitual en estos casos, a través de la Mesa, no hay ningún problema, pero quiero decirle lo siguiente. Usted dice que en el presupuesto para el año 2001 hay unos beneficios previstos de 4.074 millones. Es verdad que en la cuenta de resultados, cuenta de pérdidas y ganancias que tiene usted aquí, eso es así. Pero quiero hacerle las siguientes salvedades. En este presupuesto del 2001 el resultado de las actividades ordinarias es negativo, sigue siendo negativo en 2.402 millones de pesetas. ¿Por qué gana dinero Correos el año que viene? Porque recibe subvenciones, si no perdería dinero con estas cuentas. Recibe unas subvenciones a la explotación de 2.950 millones de pesetas y recibe también por otra vía unas subvenciones en realidad de capital de 3.650 millones de pesetas y con eso arroja una cuenta de pérdidas y ganancias en beneficios de 4.074 millones de pesetas. Es decir, el correo todavía no está saneado, pero nosotros deseamos que se sanee y por tanto le vamos a animar, siempre y cuando eso no vaya en detrimento de la calidad del servicio, que es lo que hasta ahora, señor Núñez Feijóo, con la gestión de su antecesor, a nuestro juicio, ha ocurrido.

Hace poco, en esta misma sala, en la Comisión de Infraestructuras del Congreso, discutíamos una proposición no de ley del Grupo Popular, solicitando al Gobierno que se hiciera un esfuerzo mayor en Galicia para conseguir que el correo llegara todos los días a todos los puntos de Galicia, porque eso no era así. Recuerdo que yo, en nombre de mi grupo, presenté unas enmiendas, que finalmente no fueron aceptadas por el Grupo Popular, pero en la intervención lo que manifesté es que las quejas en Galicia, y en todas partes de España, allí donde hay una gran aglomeración de gente o en las zonas rurales, son permanentes y cada día más abundantes sobre la falta de reparto diario del correo, algo a lo que obliga la directiva comunitaria y que es un parámetro de calidad fundamental.

Señor Núñez Feijoo, quiero que sepa que nos va a tener usted de su parte cada vez que solicite al Gobierno apoyo y dinero para hacer las inversiones necesarias para que esto sea posible. Es necesario hacerlo, si no el correo al final se va a ir deteriorando. El resultado de la gestión que hacía su antecesor era que al final tenía el compromiso, la decisión de convertir al correo en sociedad anónima y después privatizarlo. Sé que usted tiene que hacer de la entidad pública empresarial, Correos y Telégrafos, una sociedad anónima, porque el ministro Álvarez-Cascos, en la comparecencia del día 21 de septiembre pasado en el Senado dijo —o he querido entender de la intervención que he leído— que el correo hay que convertirlo en sociedad anónima. Nosotros pensamos que es un error, que no es necesario, que el correo tiene en este momento en su mano la agilidad suficiente para que, sin ser sociedad anónima, pueda competir perfectamente en el mercado; en fin, ustedes verán lo que quieren plantear. Nos tememos que el paso de la sociedad anónima sea previo al de la

privatización, y ahí vamos estar beligerantes, ya se lo anuncio.

Termino ya, señor presidente. Señor Núñez Feijoo, para ver lo fiables que son las cuentas del correo —aunque reconozco que usted es un gestor nuevo y le vamos a dar de entrada un grado de confianza esperando ver cómo gestiona el correo—, la verdad es que la experiencia que hasta ahora tenemos del correo público en manos del Gobierno del Partido Popular ha sido bastante negativa respecto al cumplimiento de las cuentas del presupuesto. Por ejemplo, si comparamos las previsiones de pérdidas y ganancias presentadas a finales de 1999 para el año 2000, con el avance de la cuenta de pérdidas y ganancias del mismo año que ahora acompaña a los presupuestos del año 2001, observamos las siguientes diferencias significativas: que los gastos externos y de explotación se presupuestaron en 37.500 millones y en el avance del ejercicio se reducen a 35.200, es decir, se sobrevaloraron en su día en un 5,5 por ciento; las amortizaciones de lo inmovilizado se estimaron inicialmente en 6.800 millones y figuran en el avance por 10.700 millones, lo que supone una desviación del 37 por ciento de las previsiones; el resultado de las actividades ordinarias, que se preveía negativo en 5.200 millones, se eleva ahora en el avance hasta los 8.100 millones, lo que supone una desviación del 36 por ciento para compensar la desviación producida en el resultado ordinario; los resultados procedentes del inmovilizado y de ingresos y gastos excepcionales, que se estimaron inicialmente en 1.060 millones, se estiman ahora en el avance en 2.725 millones, lo que supone una desviación del 61 por ciento. ¿Qué quiero decir con esto, señor Núñez Feijoo? Pensamos que hay que intentar afinar más en la previsión, porque desviaciones de esta categoría nos parece que al final lo que producen es desconfianza permanente respecto a que las cuentas que se presentan sirvan para algo si no son para maquillar el presupuesto. Repito, esperamos de su gestión que sea claramente distinta a la de su antecesor por muchas razones, y por otras que no viene a cuento comentar ahora, ya las comentaremos en otro trámite parlamentario, pero nos parece que si cambia usted la política de su antecesor en el correo, y lo hace para mejorar la calidad del mismo, para garantizar que la entidad pública empresarial permanezca en el sector público, y lo hace para extender el correo a todas las zonas rurales en las mismas condiciones que llega a las ciudades, nos tendrá de su parte, no tenga duda alguna, y le felicitaremos por ello.

Termino, cómo no, aprovechando mi condición de parlamentario por Orense, señor director, para hacerle una última pregunta. En su proyecto de presupuestos regionalizado de la entidad aparecen 37 millones de pesetas que van destinadas a la provincia de Teruel, pero no se especifica para qué. Le pido, por favor, que me aclare en qué conceptos se van a gastar esos 37 millones de pesetas en la provincia de Teruel.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Con la máxima brevedad, porque lo demás sería una tortura para el resto de los miembros de esta Comisión a las horas en las que estamos. Señor Núñez Feijoo, muchas gracias por su presencia aquí y por sus explicaciones. Mi felicitación por su nombramiento, aunque ya es antiguo, ya es historia y los augurios de que el éxito que ha tenido en otros entornos de la Administración pública también lo obtenga aquí, pero sobre todo mi felicitación por el presupuesto que presenta.

Yo comprendo que la oposición tiene que hacer lo que hace, pero se ha desdibujado en las preguntas de mi amigo y a pesar de todo adversario, el señor Torres Sahuquillo, el hecho fundamental, y es que el presupuesto que se trae de la entidad pública Correos y Telégrafos para el año 2001 tiene superávit, tiene un superávit de 4.074 millones de pesetas. Y no me resisto a recordar cuál era la cifra de déficit de la entidad Correos y Telégrafos en el año 1996. Si mi información no es errónea, 36.263 millones de pesetas y no me resisto a recordar que la subvención de explotación era siempre mayor que la subvención de capital, cosa que no es así en este momento. Consiguientemente, en ese entorno de cosas mi felicitación, mi felicitación no sólo al señor Núñez Feijoo como responsable de la entidad pública empresarial de Correos y Telegráficos, sino mi felicitación, con las matizaciones que quiera el señor Torres Sahuquillo, a la etapa de Gobierno del Partido Popular a lo largo de los últimos cuatro o cinco años. Y no vamos a entretenernos en la historia próxima pasada y en los juicios de valor que ha hecho el señor Torres Sahuquillo a propósito del antecesor, de lo que él ha llamado su antecesor. Estos son los hechos básicos. Por primera vez se trae un presupuesto que arroja superávit, un superávit importante, en una empresa que no podemos olvidar la dimensión que tiene, tiene 230.000 millones de pesetas de cifra de negocios y son más de 60.000 personas las que trabajan para ella.

Señor Núñez Feijoo, un tema muy concreto, que me ha sonado muy bien, y es que el acento de la política próxima durante su etapa de gestión, que deseo lo más larga posible, se va a centrar en la automatización como vehículo para conseguir un correo aún más moderno, al día, y a pesar de haber soportado, y tener que seguir soportando, esos factores que son el entorno de la casa que preside: una creciente liberalización, una demanda de productos distintos y novedosos de los habituales —ya no estamos ante la carta entre particulares, sino ante otro tipo de productos y de servicios—, un aumento de la competencia creciente —ahí están UPS, HLT, NT, etcétera— y una progresiva internacionalización.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Núñez Feijoo.

El señor **CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Núñez Feijoo): Señor Sahuquillo, quiero agradecerle no sólo formalmente su intervención, sino el fondo y el contenido de la misma. La ayuda y la colaboración es necesaria en un proyecto que afecta a algo tan elemental como el servicio postal universal en nuestro país, que afecta, en consecuencia, a los 40 millones de accionistas que tiene el correo público en nuestro país y que afecta también a un empleo directo de más de 60.000 personas. Usted conoce bien el mundo del correo y del sector postal y estoy convencido de que si esa colaboración desinteresada y por encima de intereses partidistas se mantiene durante la legislatura, haremos un buen servicio al correo público de nuestro país.

Empiezo asumiendo un compromiso, y es el que usted comentaba solicitando que Correos se mantuviese dentro del sector público. Le puedo asegurar que el ministro de Fomento se ha comprometido ante esta Comisión, y en consecuencia me remito a su compromiso, a que el correo se va a mantener dentro del sector público.

En consecuencia no sería bueno perder tiempo, sobre todo más del necesario, en discutir sobre algo que no va a ocurrir. No va a ocurrir una privatización, ni poca ni mucha, sino que en el correo, insisto, se va a mantener al cien por cien la titularidad pública, al cien por cien dentro del sector público y al cien por cien desde el punto de vista de su naturaleza, insisto, de su titularidad dentro de este sector. Consecuentemente estamos de acuerdo en lo básico, que es mantener esta gran empresa del Estado para cohesionar la sociedad civil y el conjunto de factores económicos que tiene España mediante un correo, insisto, de calidad y eso sí, inevitablemente en un sector creciente de competencia, como decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Respecto a la política de mi antecesor entiendo que los gobiernos se suceden entre sí y de la misma forma que el Gobierno del Partido Popular en el año 1996 asumió la situación de las distintas entidades e instituciones del Estado, este Gobierno y este director que les habla asume la situación del correo público en el año 2000. Respecto a lo que ha hecho el antecesor evidentemente yo no soy la persona para pronunciarme. Lo que le puedo decir es que lo asumo, como es natural, y espero que el siguiente asuma las cuestiones que entre todos hemos podido hacer o vamos a poder hacer durante estos años.

Simplemente diré algunas cuestiones que me gustaría concretarles en relación con lo que ha dicho del antecesor: disminución de personal. Somos el correo, desde el punto de vista de objetos que movemos por empleado, que más empleados tenemos. Por lo tanto, la disminución de personal ha sido razonable, señoría. Hemos pasado de 64.800 empleados a unos entornos de 63.800 empleados, más/menos 1.000 personas. Si

consideramos que nuestro porcentaje de automatización es el más bajo de Europa, es evidente que el personal que tenemos puede ser necesario, pero evidentemente también tenemos que disminuir la presión de los gastos de personal en nuestra cuenta de explotación; dicho de otra forma, es evidente que podemos hacer este mismo trabajo con menos personas, aunque también, evidentemente, el nivel retributivo de las personas que trabajan en el correo público ha de ser mejorado.

En relación con el aumento de las tarifas quiero decirle a S.S. que, como usted sabe, conector del sector postal, las tarifas del correo en España son las más baratas de Europa con mucha diferencia. No podemos decir que las tarifas en nuestro país están altas cuando están un 89 por ciento más bajas que la media de la Unión Europea. Es evidente, señoría, que estamos debilitando el correo público si seguimos con estas tarifas.

En relación con el endeudamiento —aunque, evidentemente, usted no ha querido compararlo con Radiotelevisión Española y en este momento no me gustaría compararme con el Ente Radiotelevisión Española— quiero decirle, señoría, que los datos seguro que conviene concretarlos para disipar dudas. En este momento, en el año 2000 no vamos a hacer uso de la capacidad de endeudamiento que teníamos autorizado en el presupuesto, que son 3.000 millones de pesetas. En consecuencia, en el año 2000 el correo no va a generar ni una peseta de deuda. Segundo, del total de deuda que tiene el correo, solamente hay un préstamo con una entidad financiera por un importe de 1.600 millones de pesetas. Usted comprenderá conmigo que en un presupuesto de 233.000 millones de pesetas tener un endeudamiento de 1.600 millones de pesetas francamente podría considerarse como cualquier endeudamiento normal de tesorería. Por lo tanto, lejos de tener problemas de endeudamiento, señoría, esta empresa está saneada y es bueno que los 40 millones de ciudadanos españoles sepan que su empresa está saneada, que atiende a los pagos, y bien, y que no debe ni una peseta a proveedores más de lo que el tráfico mercantil supone desde el punto de vista del período normal en los pagos.

En relación con las cuentas, señoría. Yo le agradezco que su comparecencia haya sido rigurosa en el sentido de presentar por escrito todas y cada una de las preguntas y, por respeto a S.S., yo me comprometo en 48 horas a responderle a todas y cada una de ellas, pero sobre algunos de los datos que ha adelantado, si me permiten, me gustaría trasladarle algunas impresiones. Dice usted que, efectivamente, los beneficios previstos superan los 4.000 millones de pesetas y es verdad, pero le surgen a usted algunas dudas en relación a cómo se obtienen los beneficios. Sin duda también hay una dificultad en la interpretación de las cuentas. El resultado de explotación en las cuentas que S.S. tienen existe

un déficit exactamente de 198 millones de pesetas. Con esto, unido a los ingresos financieros, se obtiene un resultado de la actividad ordinaria de más 548 millones de pesetas y unido a los resultados extraordinarios se obtienen unos beneficios de 4.072 millones de pesetas. Por consiguiente, no necesitamos la subvención de explotación, que, como usted sabe, ha disminuido de una forma creciente, para dar esos beneficios de 4.072 millones de pesetas.

Usted ha hablado de la sociedad estatal. A mí me gustaría diferenciar entre lo que es una sociedad anónima y una sociedad estatal. Desde el punto de vista mercantil puede ser parecido, pero desde el punto de vista social es diferente. El proyecto que se está manejando es precisamente equiparar al correo al resto de operadores públicos europeos, mucho más fuertes que nosotros, y algo tiene que ocurrir que explique el porqué en Alemania, Dinamarca, Italia, Francia, Reino Unido, Portugal, el correo es una sociedad estatal. Incluso en los países nórdicos son sociedades limitadas con capital privado. ¿Por qué solamente España y Francia no son sociedades estatales? Le respondo en cuanto a Francia. En Francia no hay una sociedad estatal porque la Post francesa es un ente público, pero tiene 30 sociedades anónimas filiales y, en consecuencia, cada línea de negocio es una sociedad anónima y no necesita convertir la matriz en sociedad estatal. En nuestro país lo que estamos haciendo es, como usted ha señalado, lo que ha propuesto el ministro en su comparecencia: estamos buscando la fórmula jurídica organizativa más apropiada, que refuerce la titularidad pública y garantice la viabilidad futura del correo. En este momento estamos hablando con las organizaciones sindicales y hemos iniciado un período de reflexión para ver cuál es esa fórmula. Me gustaría darles algunos motivos de por qué hemos iniciado este período de reflexión. Primero, por coherencia con el ordenamiento interno y con el ordenamiento comunitario y es que, digamos lo que digamos, desde el punto de vista comunitario, desde el punto de vista de la competencia, los correos son empresas y esto, insisto, no lo decimos las autoridades españolas, sino que lo dicen las autoridades europeas. Segundo, por conciliar la naturaleza de la actividad con el modelo organizativo. No conozco ninguna empresa que se dedique al sector postal que tenga fórmula jurídica administrativa; ninguna, ni las que decía el diputado del Grupo Popular ni ninguna otra. Y la pregunta que nos hacemos es, ¿puede una empresa, que de cada 100 pesetas que recibe, 7 son del Estado y 93 del mercado, operar como una administración? ¿Puede una empresa operar en el mercado con ropaje administrativo? Evidentemente, la respuesta es que con mucha dificultad una organización que recibe 93 de cada 100 pesetas del mercado puede operar con ropaje administrativo. Tercero, porque queremos las mismas herramientas que el conjunto de los operadores europeos, tanto públicos, que hemos visto que son sociedades

estatales, como privados. Y como queremos mantener el correo dentro del sector público y queremos demostrar que lo público también puede ser eficiente, en este momento estamos abriendo un período de reflexión con las organizaciones sindicales para ver si entre todos somos capaces de, apuntalando la titularidad pública del correo, garantizando los derechos de todos los trabajadores y garantizando el servicio postal universal, buscar la fórmula jurídica que más nos interese a todos en pro de la viabilidad del propio correo. Por eso, señora, insisto, me gustaría, si a usted le parece, no seguir hablando de cuestiones que pueden ocurrir, porque le aseguro que no van a ocurrir; no se va a privatizar el correo en nuestro país. Por consiguiente, este es un debate que usted va a ganar porque cada vez que hable de privatización le daré la razón en cuanto a que no se va a privatizar el correo. Vamos a estar absolutamente de acuerdo, se lo puedo asegurar.

También ha dicho que se han hecho mal las cuentas del año 2000. Como vamos a tener ocasión de hablar y conocernos durante estos años, le diré que tiene que haber algún error. En relación con las cuentas, les diré que lo único que ha ocurrido es que, efectivamente, las amortizaciones estaban mal presupuestadas. Usted tiene razón. Las amortizaciones estaban presupuestadas en 6.000 millones y una técnica prudente nos aconsejaba presupuestarlas en torno a los 10.000. Por tanto, hay unos 4.000 millones de gastos por encima de lo previsto. También es verdad que la paga de la Función pública, como consecuencia de la desviación del IPC, ha supuesto para el correo un mayor gasto de unos 1.000 millones de pesetas en gastos de personal. Por tanto, hay un mayor gasto de 5.000 millones. Hemos sido capaces de disminuir los otros gastos de explotación en 2.000 millones, con lo cual el mayor gasto está en 3.000 millones. No obstante, señorita, como los documentos presupuestarios reflejan, la previsión es cerrar el ejercicio con menos 600 millones de pesetas. Quiere decirse que si hubiésemos ingresado los 1.000 millones que supone el incremento de personal como consecuencia del acuerdo de la mesa general, tendríamos un beneficio de 300 millones de pesetas. Por lo tanto, muy mal no se han hecho las cuentas si en el año 2000 preveíamos prácticamente equilibrar la cuenta de explotación y, sobre todo, el resultado del ejercicio y en este momento estamos a punto de conseguirlo.

En relación con las inversiones, le puedo dar la de Zaragoza, aunque, evidentemente, para un diputado de Teruel el que le dé la de Zaragoza no será suficiente: en Zaragoza vamos a hacer un centro de tratamiento postal con un importe de 1.200 millones de pesetas. Y le puedo dar también la de Aragón. Si somos capaces de seguir mejorando entre todos el correo público de nuestro país, en Aragón tenemos previsto invertir en el cuatrienio 2001-2004 un importe cercano a los 4.000 millones de pesetas, lo cual significa un incremento del 278 por ciento más que en la legislatura anterior.

Y estoy convencido de que de estos 4.000 millones, tiene que haber dinero adecuado y suficiente para Teruel, información que, si me lo permite, le adjuntaré una vez que dé contestación cumplida a las cuestiones que usted me formula por escrito.

En relación con la intervención del representante del Grupo Parlamentario Popular, yo le agradezco, al igual que al representante del Grupo Socialista, su bienvenida a esta Comisión, y espero ser útil a los miembros de la misma. Es una buena noticia el que el sector público español, y en este caso el correo español, pueda proponer en esta Cámara un superávit de 4.000 millones de pesetas para el próximo ejercicio; superávit que, desde ya, nos obligamos a invertir, a seguir automatizando y mejorando la infraestructura, a seguir incrementando el número de oficinas, a seguir abriendo oficinas en horario completo de mañana y tarde, a convertir oficinas auxiliares en oficinas urbanas, a buscar entre todos fórmulas más eficaces para los servicios rurales y también para las eclosiones de población, ya que a veces no somos capaces de seguir los nuevos parques de viviendas con la celeridad que nos gustaría. Efectivamente, las subvenciones a la explotación han disminuido, y eso es un buen indicador, aunque las subvenciones de capital se incrementan este año un 6 por ciento. También es un buen indicador de la inversión a la que el Estado se ha de comprometer en el correo el que las subvenciones de explotación hayan disminuido.

El señor **PRESIDENTE**: Para una aclaración puntual, el señor Torres Sahuquillo tiene la palabra.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Intervengo muy brevemente, señor presidente.

Quiero empezar por decirle, señor Núñez Feijoo, que me alegro enormemente de oírle decir que Correos no se va a privatizar. Ya está, lo doy por zanjado. Usted se ha comprometido; según lo que dice usted, parece que el ministro también, aunque a mí no me quedó tan claro de la comparecencia. En cualquier caso, lo acepto y le digo que me alegro enormemente y estoy encantado, y mi grupo también, de que sea así.

Usted ha dicho que en objetos por empleado somos el correo que menos mueve. Le quiero decir que nosotros tenemos una preocupación: si la tendencia continúa, a nuestro juicio, cada vez seremos el correo que menos objetos mueve por empleado, pero no porque aumente la plantilla, sino porque disminuya el número de objetos que mueve el correo. ¿Por qué digo esto? Voy a mezclar dos cosas. Usted ha hablado de las tarifas y dice que tenemos las tarifas más bajas de Europa, pero, para empezar, en España estamos aproximadamente en un 20 por ciento de la media comunitaria, pero es que además la competencia, señor Núñez Feijoo, en España tiene las tarifas más bajas que Correos, y esto es algo que nos preocupa. Nos preocupa porque eso está debilitando a Correos y fortaleciendo a la com-

potencia; están quitando mercado a Correos. Esos son al menos los datos que nosotros barajamos, y por eso le digo que nos preocupa la cuestión de las tarifas. Ha dicho que no nos vamos a endeudar más el año que viene, y yo me alegro de que no se endeude más el año que viene, aunque efectivamente no he pretendido ni siquiera de lejos comparar la cuantía de la deuda de Televisión Española con la de Correos. Ya he dicho que es muy pequeñita. Me he referido a la tendencia que podría producirse de seguir en ese plan. Usted dice: nosotros queremos trabajar con las mismas herramientas que los demás operadores. Nosotros también queremos que ustedes trabajen con las mismas herramientas que los demás operadores, lo que ocurre es que nosotros pensamos, tras estudios serios de gente que sabe de esto, que con el actual marco jurídico de la entidad pública empresarial hay posibilidades de trabajar con las mismas herramientas que los demás operadores. En todo caso, será un debate que habremos de tener, pero pensamos que con la actual situación se puede hacer, porque nosotros también queremos eso para Correos. Me alegro de que lo esté dialogando con los sindicatos porque es bueno que estas cosas se dialoguen y no se impongan.

Antes se me olvidó decirle algo. Tienen ustedes un plan de pensiones puesto en marcha recientemente y en la partida de gastos de personal, aportaciones al sistema complementario de pensiones, no figura ninguna cantidad. Es algo que me ha sorprendido porque suponía que tendría que haber alguna cantidad para dotar al plan de pensiones del correo público. Si puede, por favor, le rogaría que me lo aclarara.

Finalmente, sólo una cosa. Tienen ustedes dos filiales que están funcionando, Correos telecom y Correos híbrido. Nos gustaría conocer un reflejo de las cuentas de estas dos filiales, que forman parte al cien por cien del patrimonio de la entidad pública pero que aquí no aparecen. Si puede aportarnos algún dato sobre ellas también se lo agradeceríamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea añadir algo, señor Núñez Feijoo?

El señor **CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO EMPRESARIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Núñez Feijoo): Brevemente voy a contestar a S.S.

Le agradezco de nuevo que dé por zanjado el debate sobre la privatización. En mi primera comparecencia ante SS.SS., el dar por zanjado este debate puedo asegurarle que nos va a ahorrar mucho trabajo por nuestra parte y seguro que también por la suya. También le agradezco que haya hecho una diferenciación fundamental: que una sociedad estatal nada tiene que ver con la privatización. Esto es muy importante. Es muy importante dejar claro que la fórmula jurídica, si se mantiene la entidad dentro del sector público, nada

tiene que ver con la privatización. Insisto, señoría, que en el camino nos va a encontrar; en el camino de la colaboración y sobre todo en el camino de la lealtad de llamar a las cosas por su nombre.

Quizás con buen criterio, aunque evidentemente no lo compartimos al cien por cien, dice usted que la entidad pública empresarial tiene suficiente recorrido y que no sería necesaria la sociedad estatal. Es una opinión absolutamente respetable, pero yo le propongo pensar que o Europa está equivocada o estamos equivocados nosotros. Todo parece indicar que algunos ajustes tendremos que hacer si queremos utilizar las mismas herramientas que el resto de las empresas del sector. Y no hay ninguna empresa en el sector, ni siquiera las que usted se refiere, esas que están haciendo la competencia en el correo urbano, esas que dice usted que tienen menos costes que el correo público, que esté sometida a los ropajes administrativos del ente público. La pregunta es: ¿Cree usted que esas empresas de la competencia podrían tener esos precios si fuesen Administración pública? ¿Cree usted que la estructura de personal y la estructura de costes sería la misma en esas empresas de la competencia que en la empresa del correo público? Estoy convencido de que no. Por eso, como pretendemos mantener esta empresa dentro del sector público, queremos las mismas herramientas que el resto de los operadores. Pero no de los operadores privados sino incluso de los operadores públicos.

Decía S.S. que los empleados de Correos pueden ser los que menos objetos muevan como consecuencia, no del número de empleados sino del número de objetos. Pues bien, en el año 1999 frente al de 1998 hemos crecido un 4,4 en ingresos; el año 2001 frente al 2000 vamos a crecer un 6,3; y el año que viene vamos a ser capaces de incrementar nuestros ingresos un 9,8. Evidentemente, el número de objetos que movemos es muy razonable. Y en relación con las tarifas, efectivamente me preocupa el que, dada la liberalización que tiene nuestro país, las empresas de la competencia de correo urbano puedan ofrecer unas tarifas más bajas que las nuestras. También le pediré ayuda, señoría, para que aquellas empresas que están incumpliendo la reserva y la Ley Postal se sometan inevitablemente a la reserva y a la Ley Postal, porque esta última, como usted sabe, es de las leyes más permisivas de Europa y no es razonable que haya empresas que estén incumpliendo la reserva y, en consecuencia, estén poniendo en solfa la viabilidad del correo en nuestro país.

Con respecto al plan de pensiones, se encuentra dentro del epígrafe de acción social. Todos los sindicatos han realizado una candidatura única para dicho plan, lo que es una buena noticia, y las previsiones para el año que viene están ya comprometidas en 750 millones de pesetas para planes de pensiones, incluso con el compromiso de alguna subida concreta en relación con esta cifra que ya e comentado.

En relación con Correos telecom y con Correos híbrido, junto con la información que usted ha solicitado por escrito, le comunicaremos también la cuenta de explotación y el presupuesto de las dos empresas filiales de la entidad pública Correos y Telégrafos.

El señor **PRESIDENTE**: Con la intervención del señor Núñez Feijóo acaba esta comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR) (LÓPEZ-SOR-GONZÁLEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000250.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a continuación, a la siguiente comparecencia, del presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, don José Luis López-Sor-González, que tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (López-Sor-González)**: Buenas tardes, casi noche. Es para mí un placer comparecer ante SS.SS. como presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), cargo para el que fui nombrado en mayo pasado. En primer lugar, quisiera presentarme y decirles que he desarrollado toda mi vida profesional en el sector marítimo, así que pondré mi ilusión y mi atención en esta tarea de un modo natural y espontáneo. Desde esta óptica, me pongo a la entera disposición de sus señorías.

Quisiera recordarles que Sasemar tiene por objeto la prestación de los servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, control y ayuda del tráfico marítimo, prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, remolque y embarcaciones auxiliares, así como aquellas complementarias de las anteriores. Su actuación se rige por lo previsto en el Plan nacional de servicios especiales de salvamento y de lucha contra la contaminación del medio marino que, con carácter cuatrienal, se aprueba por el Gobierno. Estamos en el plan 1998-2001, siendo por tanto este año el último de vigencia de dicho plan, cuyos detalles presupuestarios paso a comentar.

En el capítulo de gastos, la totalidad de los gastos previstos para el ejercicio 2001 de la Sociedad asciende a 8.800 millones de pesetas, que se distribuyen en los siguientes conceptos. Personal. Durante el año próximo se incorporarán 10 personas a la plantilla de Sasemar, pasando a estar compuesta por 347 personas. El gasto por este concepto ascenderá a 2.128 millones de pesetas. Bajo la rúbrica de embarcaciones de salvamento, a finales del año 2001 dispondremos de 40 embarcaciones de intervención rápida, teniendo 21 de ellas

15 metros de eslora y 1.000 caballos de potencia y las 19 restantes 20 metros de eslora y 2.500 caballos de potencia, llegando a alcanzar una velocidad máxima de 30 nudos. Esto se debe a que hemos visto que es fundamental tratar de llegar a tiempo a socorrer las emergencias y el mejor servicio se puede dar con lanchas con mucha potencia y con marineras con más metros de eslora. Su distribución en la costa será tal que estarán situadas aproximadamente unas de otras a una distancia de unas 50 millas, de modo que, en el caso más favorable, en 25 millas podrían converger dos embarcaciones de una forma simultánea. El gasto por este concepto es de 1.792 millones de pesetas.

Bajo la rúbrica de buques de salvamento, el gasto previsto es el correspondiente a 14 unidades. Cinco son de exclusividad y nueve de disponibilidad y la rúbrica asciende a 1.432 millones de pesetas. El coste medio de las de exclusividad es de 200 millones y el coste medio de las de disponibilidad es de 50 millones de pesetas al año. La estadística nos dice que las de disponibilidad prácticamente no se han puesto en operación. Por tanto, es un contrato que está dando muy bajo rendimiento.

En cuanto a unidades aéreas, se incluye en esta partida de 1.315 millones de pesetas el gasto de gestión de los cinco helicópteros con los que operamos; valorado el coste del contrato actual e incluyendo en él el coste de una unidad de reserva para eventuales averías u operaciones de mantenimiento de alguno de los helicópteros. Los helicópteros tienen una capacidad de rescate de 16 personas y una autonomía de 300 millas, más 30 minutos de vuelo estacionario.

El resto de las partidas del gasto están calculadas sobre la base de los contratos actuales en vigor, como cinco embarcaciones de lucha contra la contaminación, que requieren 93 millones de pesetas; desarrollo del plan de actuación con la Cruz Roja, que son 30 unidades y que representan 103 millones de pesetas; un equipo de intervención rápida de lucha contra la contaminación, que son 100 millones, y que incluye los contratos con dos empresas especializadas en operaciones de alto riesgo; gastos de explotación de los 24 centros coordinadores de salvamento y lucha contra la contaminación, que son 503 millones; gastos de explotación del centro de formación de seguridad marítima integral de Jovellanos, 225 millones, sobre el cual querría decirles que recientemente lo visitó el equipo de trabajo de la comisaria de Transportes de la Unión Europea y lo ha elogiado enormemente, hasta el punto de que como quiera que hay en el sector marítimo un tema de formación, un problema de fallos humanos, se está pensando en formar, mediante programas de reciclaje, a tripulaciones de todos los países europeos. Después figura el mantenimiento del equipamiento electrónico de los centros, que supone 150 millones de pesetas. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a ingresos, la sociedad se financia básicamente de los Presupuestos Generales del Estado, que recibe a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Está previsto que en el ejercicio del 2001 el 89 por ciento de la financiación de Sasemar, 6.732 millones de pesetas, proceda de los Presupuestos Generales del Estado. La restante financiación, hasta los 8.800, estará compuesta por ingresos por cursos de formación impartidos por el centro de seguridad marítima integral de Jovellanos, que ingresará por este concepto 447 millones; asistencias marítimas y flete de embarcaciones de limpieza, que son 184 millones; ingresos financieros, 200 millones y subvención y amortización por 805 millones de pesetas.

En cuanto a las inversiones previstas para el ejercicio 2001, obedecen básicamente a las cifras anunciadas en el Plan nacional de servicios especiales y derechos contra la contaminación del medio marino, que asciende a un total de 1.712 millones de pesetas, que se desglosan del siguiente modo: construcción de seis embarcaciones de 20 metros de eslora, 1.158 millones; equipamiento de cuatro helicópteros con sistema de búsqueda nocturna y aumento de su autonomía, 160 millones; obra civil del Centro de coordinación de salvamento marítimo de Cartagena, 100 millones; adquisición de equipos de lucha contra la contaminación, 180 millones, con objeto de dar cumplimiento al interés del ministro de Fomento de situar una base centralizada de lucha contra la contaminación que pueda dar servicio rápido a toda la periferia en caso de emergencia. La renovación del equipamiento electrónico supone 84 millones y gastos menores de mantenimiento y oficinas y demás 30 millones.

Agradezco su atención y me pongo a su disposición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo) Señorías, voy a hacerles un ruego. Si recuerdan ustedes la comparecencia del director general de Puertos del Estado, habrán observado que el debate que se ha producido es lo que no debe ser este trámite, porque se ha hablado de la política general de los puertos de toda España, del presente y del futuro. Yo les pido, en la medida en que eso sea posible, que nos ciñamos al objeto de las comparecencias de hoy, dada la hora que es y lo cansados que estamos todos. Gracias por anticipado, porque lo van a intentar.

Como el grupo que ha solicitado la comparecencia del señor López-Sor González es el Grupo Socialista, en su nombre tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente de Sasemar y, al mismo tiempo, director general de la Marina Mercante, le doy la bienvenida a esta Comisión con mucho agrado por cuanto, en mi ya dilatada experiencia parlamentaria en las Cortes Generales, por la sensibilidad que personalmente tengo hacia los temas de la seguridad marítima, de la lucha contra la conta-

minación, y por la importancia del sector de la marina mercante española, siempre he procurado coadyuvar a enriquecer el debate parlamentario y la sensibilidad global hacia los temas de marina mercante. Es una de las grandes asignaturas pendientes del Estado español, sin duda alguna, pero este no es el momento —como nos ha indicado el presidente de la Comisión— para hacer debates sobre la situación de la marina mercante y del salvamento marítimo.

El Grupo Parlamentario Socialista recabó su comparecencia a efectos de que explicase los contenidos presupuestarios que para la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo había asignado el Ministerio. Y 8.800 millones de pesetas para el salvamento marítimo para un país como el nuestro, para un país ribereño, en mi tierra, señor director general, lo califican de perra chica. Esta mañana le comentaba al señor subsecretario de Fomento en su comparecencia que en nuestros puertos el año pasado entraron 123.400 buques, cifra más o menos redonda que puede no ser absolutamente rigurosa, buques que transportaban en su conjunto 307 millones de toneladas de mercancías y con 17.333.591 pasajeros; que los centros de control de los dispositivos de tráfico marítimo controlaron 136.245 buques, gran número de los cuales solamente transitaban de paso, puesto que frente a Finisterre o en el Estrecho de Gibraltar existen dos de las vías navegables más transitadas del mundo. Estos eran algunos datos que esta mañana le daba al señor subsecretario y que en estos momentos parece oportuno recordar. Sólo el Centro de Coordinación del Estrecho, del total que hemos indicado, controló 83.856 buques, es decir, más de la mitad del total del control de tráfico nacional que han hecho nuestras torres de control distribuidas por todo el litoral de nuestro país, sin contar a los buques de alta velocidad, *ferrys* o pesqueros que en grandísimo número frecuentan dicha vía. Esto por lo que se refiere al tráfico del Estrecho.

En cuanto a emergencias, según datos a los que he tenido acceso facilitados por el Gobierno y referidos al año 1999, hemos podido constatar que en nuestras aguas jurisdiccionales, aquellas en las que el Estado tiene responsabilidad, se han producido alrededor de 2.565 emergencias, en las que han operado las embarcaciones, los equipamientos y los medios materiales y humanos de que dispone el Ministerio de Fomento, esencialmente a través de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. El número de emergencias habrá sido muy superior, porque estos son los datos del Ministerio de Fomento, pero, con la dispersión competencial que se ha ido produciendo en los últimos tiempos, la Cruz Roja publica estadísticas de salvamento en playas que no se incorporan a los datos de salvamento marítimo del Ministerio de Fomento.

También comunidades autónomas de gran tradición en materia de política marítima, por las características de su litoral, del número de puertos y por su economía

vinculada al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías, de mercancías peligrosas o de graneles sólidos o líquidos, o pesquera, como pueden ser Andalucía, Galicia y Cataluña, ejecutan una parte de sus competencias en el salvamento en aguas de la Comunidad, pero los datos de las emergencias en las que operan tampoco añaden nada a las del Ministerio de Fomento, es decir, a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo; ni tampoco las flotas que dependen del servicio de vigilancia aduanera del Ministerio de Hacienda, o las que dependen del Ministerio del Interior a través de la Guardia Civil, concretamente de la Guardia Civil del Mar; ni tampoco las que hace el Ministerio de Defensa a través de la Armada.

En consecuencia, el número de emergencias es espectacular, porque una emergencia es una llamada de auxilio y es una puesta en marcha de todo un equipamiento de mecanismos de apoyo para atender a una pequeña embarcación, a una embarcación grande o a un surfista, que se ha alejado de la costa. El salvamento de las vidas en la mar, no solamente por los convenios Solas y todos los convenios bilaterales Estado a Estado, o convenios globales suscritos por el Reino de España, no solamente nos obliga sino que son algo fundamental.

Usted ha pronunciado una frase que a mí me ha entristecido, se lo digo con absoluta franqueza: El salvamento marítimo no puede analizarse desde la óptica de la rentabilidad. Vuelvo a insistir, 8.800 millones de pesetas, perra chica —no puedo usar una terminología más popular— si de lo que estamos hablando es de disponer de equipamientos para atender emergencias. Y si fuesen 40.000 millones de pesetas, exactamente igual.

Usted ha dicho —por lo menos eso me pareció, porque naturalmente estaba leyendo una intervención y en algún momento se me escaparon algunas frases, pero las leeré en el «Diario de Sesiones» que de los 8.800 millones de pesetas de inversión 6.700 son los que aporta el Estado, es decir, aproximadamente un 89 por ciento. El resto, naturalmente, surge de aportaciones como consecuencia de cursos, en el centro de Jovellanos, del cual yo me siento muy orgulloso. En una determinada etapa de mi vida tuve cierta vinculación con él y participé como profesional de la enseñanza en algún que otro curso y en algún que otro debate. Es un centro del que los españoles nos debemos de sentir orgullosos, sin duda alguna. Cuando los profesionales de la mar van a hacer cursos para obtener certificación marinera, para especializarse en la extinción de incendios o en cualquier otro asunto, la empresa que los manda, o ellos individualmente, paga la tasa correspondiente y el centro, hace dos o tres años, tenía 600 ó 700 millones de pesetas de ingresos. Yo tengo en mis manos el «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras de este Congreso de los Diputados, del 2 de marzo de 1999 —y ésa fue la última comparecencia que se ha producido para hablar de estos temas— y en la compa-

recencia del que era entonces director general de la Marina Mercante, señor Casas Blanco, y presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, éste nos daba los datos de los ingresos que obtenía el centro de Jovellanos, y estaba en esa cifra del orden de los seiscientos y pico millones de pesetas. Concretamente decía: Dentro de los ingresos de Sasemar se ha obtenido una mejora grande debido a que el Centro de seguridad marítima integral de Jovellanos ha pasado a facturar 686 millones de pesetas, con lo cual, en el año 1998 ha habido una contribución positiva por primera vez a Sasemar, mientras que en años anteriores venía siendo soportada por una contribución a Jovellanos.

Usted ha hablado, me parece recordar, del rendimiento de los remolcadores de altura. Decía que dado que operaba un número reducido, su rendimiento era muy bajo. Ojalá no tuviesen nunca que operar, pero salvar la vida de los tripulantes de una embarcación que se encuentren en circunstancias de peligrosidad justifica una inversión no de 8.800 millones de pesetas sino de 25.000 millones, si fuese necesario. Hasta ahora estamos teniendo suerte y estamos encontrándonos con tripulantes de un elevado grado de docilidad, que no llevan a cabo actuaciones jurídicas contra la Administración pública.

No puedo dejar de referirme, señor director general, a un acontecimiento muy grave, el hundimiento hace muy pocas fechas de un pesquero con ciudadanos gallegos, con ciudadanos españoles a bordo; tuvo lugar hace diez o quince días. Probablemente, ése ha de ser un tema motivo de debate en esta Comisión en su momento, pero estamos en la fase de presupuestos y se me ha recordado. A nosotros nos preocupa un equipamiento exiguo, que ha ido disminuyendo. No consideramos que sea un éxito que se vaya reduciendo, año tras año, en el tercer plan nacional de salvamento marítimo, el coste de mantenimiento. El salvamento de la vida en la mar cuesta 8.800 millones de pesetas, reitero. Es inconcebible, frente a lo que le cuesta al Estado, por ejemplo, un kilómetro de autovía, para un país como el nuestro, con un tráfico incesante en el Estrecho o con Baleares.

Tengo en mis manos, precisamente como consecuencia de la inhibición que va practicando poco a poco el Ministerio de Fomento respecto de estas materias, una referencia periodística de hace muy pocas fechas, en el número del mes de octubre de la revista que publica la asociación de navieros españoles, en cuya primera página aparece siempre la propaganda de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, que usted conoce perfectamente. El Parlamento de Cataluña acaba de aprobar la Ley de ordenación del transporte en aguas marítimas y continentales, tema muy relevante, como lo va a hacer dentro de unos meses el Parlamento de Canarias donde, en desarrollo de las competencias transferidas a la Comunidad Autónoma canaria por la Administración general del Estado, se va a intentar regular el

tráfico en aguas interiores. Aquí hubo un debate, aún no finalizado, sobre una gran tragedia que ocurrió en el lago de Bañolas, en la provincia de Girona, me parece recordar que a comienzos de 1998, donde catorce o dieciséis personas fallecieron en unas condiciones increíbles, a muy pocos metros del litoral, como consecuencia de que la embarcación no reunía los requisitos de seguridad correspondientes. Se puso de manifiesto que no había elementos de auxilio, que no se llevaban a cabo adecuadamente las labores de inspección. A 15 ó 20 metros de la costa, en esas aguas interiores, se produjo la triste desgracia del fallecimiento de esas personas porque la embarcación giró, ocurrió lo que ocurrió y, a raíz de eso, se ha puesto de manifiesto que hay un vacío normativo, un claro vacío normativo que aún no están atendiendo la Dirección General de Marina Mercante ni el propio Ministerio de Fomento. Por eso, el Parlamento de Cataluña regula, da un paso al frente e intenta resolver situaciones.

Permítame formular unas preguntas, señor presidente, y con ello voy a terminar. Señor director general, ¿existen criterios homogéneos de inspección que se apliquen a los pesqueros españoles? En caso de que existan estos criterios, competencia de la Dirección General de Marina Mercante, le preguntamos también: ¿Cómo es posible que pesqueros inspeccionados en un puerto español y con todos los dictámenes y pronunciamientos favorables, muy pocos días después, sean inspeccionados en otro puerto español y se les encuentren grandes deficiencias, que motiven incluso la imposición de sanciones económicas y la detención del buque? Estoy en condiciones de poder demostrar que esto se viene produciendo reiteradamente. En un puerto inspeccionan un buque los servicios de la Dirección General, digamos que se le da luz verde de navegabilidad y muy pocos días después, en otro puerto, de acuerdo con otros criterios, inspectores que dependen de la misma Administración mandan detenerlo. Le hago estas preguntas para que las conteste dentro de unos días, señor director general, y a efectos de que indague si esto ha ocurrido y en qué puertos se han dado estas circunstancias, porque afecta a la seguridad marítima.

Le pregunto también si la Dirección General tiene conocimiento o estima que puedan existir puertos más permisivos que otros en los aspectos de revisión y de exigencia de equipamiento, puesto que hay pesqueros que en unos lugares pasan sus revisiones sin problemas y en otros se encuentran con problemas. Los pesqueros propiedad de armadores españoles y abanderados en el Reino Unido, señor director, como fue el caso del pesquero *Arosa*, reciente y trágicamente hundido en aguas de Irlanda, deberían representar un elemento de preocupación importante para nuestra Administración. Aun cuando en esta fase no sea excesivamente ortodoxo ocuparnos de este tema tan relevante, porque tradicionalmente estas comparencias y el debate de los Presupuestos Generales del Estado son para hablar sola-

mente de numeritos, que es lo fácil (defender aquí al hombre, al ser humano, a veces no es fácil), yo insisto. Es una desgracia que se produjo hace muy pocas fechas, en la que habrá que profundizar en esta Comisión de Infraestructuras. Porque, señor director general, si bien es cierto que embarcaciones como el *Arosa* llevan bandera de la Gran Bretaña, no es menos cierto que, al ser el barco propiedad de un armador español y con tripulación española, existe un vínculo real con los tripulantes y con el armador, por lo que realmente no entra de lleno en el convenio de Naciones Unidas sobre el mar, el convenio conocido como Unclos, que expresamente reconoce la capacidad de intervenir sobre determinados buques a los Estados que tengan una relación directa con los mismos, independientemente del pabellón que enarbolan. Y qué casualidad que un marino, que tuvo la suerte de sobrevivir, de no verse envuelto en el incidente, había denunciado muy pocos días atrás anomalías en ese barco y, desde luego, anomalías en la inspección que se le había realizado. A mí me gustaría que esto se aclarase porque estoy formulando una denuncia muy seria; pero es que también lo hice, en el año 1998, en otros casos equivalentes. La inspección marítima vinculada a la seguridad marítima deja mucho que desear. Lo denuncian los profesionales y la Administración marítima tiene la obligación de dar la cara y de analizar si existen negligencias en algunas oficinas o responsables de la inspección en determinados puertos.

Vinculado a esta temática, que es seguridad marítima, le pediría que nos contestase cuántos buques pesqueros hay en estas circunstancias, en las que armadores españoles y tripulación mayoritariamente española, bajo pabellón del Reino Unido o de otros terceros países, son sometidos a la inspección marítima española, tal como permite el convenio Unclos. ¿Qué actuaciones inspectoras ejerce la Administración española sobre los que lo hagan? ¿Qué actuaciones inspectoras reales tienen los países del pabellón sobre estos buques que escasamente hacen escalas en nuestros puertos, porque venden la pesca en España e inmediatamente zarpan hacia otros lugares? ¿Dónde tienen estos buques su base en España, y concretamente en qué puertos? ¿Qué entidades representan sus intereses y en dónde están basadas? ¿Cuántos de estos buques se han hundido en los últimos cinco años y cuántas víctimas se han producido? ¿Qué planes tiene la Administración marítima española para acometer la solución a estos problemas de negligencia inspectora? También le preguntaría: ¿Qué porcentaje de encarecimiento ha supuesto la realización por entidades mercantiles privadas de las inspecciones que antes hacían los inspectores marítimos que dependen del Ministerio de Fomento? Porque la inspección marítima se ha privatizado, se ha posibilitado su privatización. ¿Es consciente el Gobierno, y consiguientemente la Dirección General de Marina Mercante, de que, al encarecer tanto todos estos con-

troles, está disuadiendo a los usuarios y se pierde una actividad sectorial muy importante? ¿Cuánto cuesta la inspección de un automóvil que va a una ITV ordinaria—esta es una pregunta interesante— y cuánto una embarcación de recreo que va a una oficina inspectora de las que la Dirección General de Marina Mercante ha legalizado? Comprobará que los costes disuaden al titular de pasar por las inspecciones, y así disminuye el nivel de mantenimiento de la embarcación marítima pertinente.

Señor director general, los planteamientos económicos de los armadores españoles, con la aquiescencia de la Dirección General de la Marina Mercante, están llevando a la disminución del número de tripulantes, del número de oficiales encargados de la navegabilidad. Ahí se encuentra uno de los parámetros que está haciendo que se incremente el número de siniestros marítimos en nuestras aguas, como se ha puesto de manifiesto en los últimos meses. La Administración marítima española tiene que intentar realizar una labor preventiva para que crezcan los índices de seguridad, tiene que poner en marcha una especie de medicina preventiva. Esta medicina preventiva pasa por la no aceptación de la reducción de las tripulaciones a bordo de los barcos. Si esto se hiciese, sin duda alguna la Administración española estaría haciendo un servicio al sector, y, sin duda alguna también, el número de siniestros disminuiría de forma notable.

Un parámetro nuevo —y con ello termino— lo constituyen las embarcaciones de alta velocidad. Esas embarcaciones tipo catamarán, que compañías como Buquebús tienen en aguas del Estrecho para la comunicación Algeciras-Ceuta, o entre las islas en la comunidad canaria, o Barcelona-Palma de Mallorca, son embarcaciones que a una velocidad de 40 ó 42 nudos introducen serios elementos de distorsión en el tráfico marítimo y hasta estos momentos no han sido objeto de actuación por parte de la Dirección General de Marina Mercante a la hora de regular no solamente las prácticas y el número de horas a bordo, sino todos los mecanismos de seguridad vinculados a ellos. Porque una embarcación a 42 nudos no se para en un instante y queda clavada en el lugar donde se encuentra. Falta regulación en el ordenamiento que tiene que impulsar la Dirección General de Marina Mercante.

El objeto de la petición de comparecencia, señor director general, era una situación híbrida de intentar conocer los contenidos de equipamiento que aporta la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo para las funciones que le encomienda la ley, pero al mismo tiempo, quiero hacer una llamada a la responsabilidad colectiva y a la de la Administración marítima española para que dé pasos al frente en el necesario incremento de la seguridad marítima en nuestras aguas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor López, tiene la palabra. Le ruego un esfuerzo de síntesis

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (López-Sor González): Quisiera sintetizar, pero es preciso aclarar algunas cosas. No sé si usé o no la palabra rentabilidad o rendimiento muy bajo, lo que está claro es que la eficacia de esas embarcaciones de disponibilidad no es lo mejor. Probablemente, otros medios alternativos serían mucho más eficaces, que es lo que quería decir respecto a ese tema concreto. Cinco remolcadores de exclusividad, uno por cada fachada, cinco helicópteros y nueve remolcadores distribuidos por toda la periferia, prácticamente no se han demostrado. Eso denota que esos recursos empleados de otra manera hubieran sido más efectivos para la sociedad que, como dice S.S., es favorecer la seguridad marítima mucho más.

Tengo que decir que las cifras reales son que en 1999 hemos atendido 3.924 emergencias, de las cuales, 1.924 están relacionadas con buques y sus tripulaciones; 218 están relacionadas con la protección del medio marino, la lucha contra la contaminación producida desde el mar; 620 están relacionadas con radiobalizas; muchas veces salimos y no hay nada, es una alerta fallida como consecuencia de que antiguamente las radiobalizas tenían una frecuencia que era la de los aviones y se ha cambiando recientemente a 403 megahercios. 649 intervenciones fueron de caídas desde acantilados, submarinistas, recogida de objetos a la deriva, etcétera, y 521 eran falsas alarmas. Todo eso completaba las 3.924 emergencias que hemos atendido. De ellas, 2.449 eran emergencias que afectaban a buques involucrados, de los cuales 368 eran mercantes, solamente el 15 por ciento; 737 pesqueros, el 30 por ciento; y los barcos de recreo eran 1.164, un 48 por ciento.

Antiguamente, las alarmas de barcos de recreo se venían produciendo durante julio y agosto. Este último año el dato se distorsiona y cubre junio, julio, agosto y septiembre, prácticamente con el mismo techo, lo cual quiere decir que las embarcaciones de recreo se usan cada vez durante un tiempo más largo, en el período estival o de vacaciones. En todas estas emergencias estaban involucradas 5.762 personas, de las que 5.562 fueron rescatadas. Me puede decir S.S. que no es un éxito, que teníamos que haber rescatados las 5.762 y es verdad, tenemos que tender hacia ello, pero permítame que le diga que hemos podido estar allí para ayudar en el 96,41 por ciento de las personas involucradas, gracias a Dios. 1.331 fueron ilesos; 3.872, asistidos por los medios de salvamento marítimo; 359, evacuados a hospitales o centros de asistencia sanitaria. Lamentablemente, no hemos llegado al cien por cien. El 3,5 por ciento restante fueron 148 muertos y 52 desaparecidos.

En cuanto a los buques identificados en las disposiciones de tráfico y accesos a puertos y demás, fueron 284.861, que es una cifra importante, unos 80.000 en el Estrecho, más sesenta y tantos mil en Finisterre. Por un decreto de la OMI tienen que reportarse obligatoriamente. Esto es lo que hace la sociedad. Estamos planteándonos que tenemos que llegar al cien por cien, evidentemente. Eso ya sabemos que nunca va a ser posible, pero tenemos que tender hacia ese cien por cien de personas salvadas, y debemos analizar las cifras. El 52 por ciento de los casos de emergencias han sucedido entre las cero y las cinco millas, entre la línea de costa y las cinco millas de distancia. El 66 por ciento de todos los casos, incluyendo los primeros, han sucedido hasta las 25 millas; el 91 por ciento ha sucedido hasta las 35 millas; y el 98 por ciento hasta las 60 millas. Eso nos va dando un poco el perfil de lo que pudiera ser quizá los medios en que debiéramos concentrarnos. En los tipos de buques afectados en las emergencias, se vienen manteniendo los porcentajes prácticamente estacionarios, y solamente han subido ligeramente los del recreo. En 1997, el 45 por ciento; en 1999, el 48 por ciento.

Las personas involucradas han ido subiendo. Los ileos han pasado, del año 1997, de 940, al año 1999, a 1.331; están subiendo de un modo importante. Yo creo que las lanchas de salvamento de 20 metros de eslora nos dan la oportunidad de intentar llegar mucho antes y en el mar la diferencia del tiempo es notable, es llegar o no llegar. Y ahí es donde tenemos que estar.

Estoy de acuerdo con usted en que 8.800 millones de pesetas no es una cifra suficiente para salvamento, pero no estamos hablando de los presupuestos de este ejercicio del Ministerio, estamos hablando de lo que a este ejercicio le corresponde dentro de un plan nacional de salvamento que se elaboró en el año 1997, se firmó en el año 1998, y que viene de otros anteriores; ha supuesto incrementos pero de alguna forma a mí me parecen, como a S.S., incrementos tímidos. Tendríamos que hacer un esfuerzo notable porque, estoy de acuerdo con S.S., estamos teniendo suerte, usted lo ha dicho, en accidentes, estamos teniendo suerte. El accidente del día del Carmen, que parece que estaba allí, en el Estrecho, entre dos *ferries* de la Compañía Trasmediterránea, que es la compañía de bandera, se saldó con cinco muertos. ¡Bendito sea Dios! Podrían haber sido quinientos, y hubiera sido tremendamente grave. En ese momento, nos hubieran comparado con países tercermundistas, con países del Índico, y ahí no debemos estar. Por eso tenemos que hacer un esfuerzo muy grande en tratar de conseguir, no sé cómo, no lo sé, que la edad media de la flota de pasaje del Estrecho se reduzca absolutamente, no considerablemente, absolutamente. Tenemos barcos de una media de veintisiete años. Estaba yo en la OMI, en Londres, el día del accidente de Grecia, que el capitán estaba viendo el partido de fútbol; si el capitán ve el partido de fútbol, el capitán

no garantiza que quien tiene que estar en el radar no esté también viendo el partido de fútbol, que además tiene bastante más responsabilidad que él.

El secretario general de la OMI estaba preocupado. Porque en el 90 por ciento de los casos los accidentes ocurren por fallos humanos, por supuesto. No porque haya más o menos tripulación, porque hay fallos humanos, porque hay falta de responsabilidad. De ahí viene lo que yo le decía a usted. Es fundamental que Jovellanos trabaje, ya que es uno de los centros emblemáticos europeos, y se esfuerce en conseguir cursos de reciclaje. Porque si nos encontramos con armadores que siguen criterios de rentabilidad para sus empresas y, en consecuencia, no renuevan sus barcos, ya están dando ejemplo; sus capitanes prefieren ver el partido de fútbol y a los pobres chavales que están recién llegados al barco, qué más les da, también los ven y luego pasa lo que pasa. Grecia es el único país que tiene límite a la edad de su flota, 35 años. La noticia que más destacó la prensa londinense ese día, además de lo del partido de fútbol, es que era el barco más viejo de la flota de pasaje griega. Es verdad. Tenemos que hacer un esfuerzo muy importante en esos aspectos.

La comunidad europea está luchando una batalla muy fuerte a favor de la imposición del doble casco. Nosotros hemos presentado en la OMI una propuesta prácticamente coincidente con la de la comunidad europea. ¿Por qué? Porque no nos basta con que sea Europa la que se apunta al doble casco, porque por nuestras costas pasan los barcos de todos los países del mundo y nos pueden contaminar lo mismo unos que otros. Tenemos que ir hacia organizaciones supranacionales, que son aquéllas que aprueban, con medidas de seguridad, por ejemplo, la reducción de las tripulaciones. Cuando un organismo internacional les permite a todos sus miembros una reducción de tripulación, nosotros no podemos estar fuera de juego, jugando en otro campo, exigiendo tripulaciones mucho más caras porque son mucho más numerosas. No se trata del número de personas, se trata de la responsabilidad y eficacia de las personas, que es lo que tenemos que conseguir.

Intentaré contestar a todas las preguntas que me ha hecho. Lo que sí le puedo decir es que el pesquero *Arosa* parece ser que estaba inspeccionado por una sociedad de clasificación, por tanto, si los certificados están en vigor, ninguna autoridad portuaria se mete con esto a no ser que sea por el control del estado rector del puerto, pero que en este caso no afecta porque son barcos de menos de 24 metros, con lo cual no pueden hacer nada. De todas formas le contestaré con mucho gusto si puedo hacerlo.

Es verdaderamente lamentable, pero los helicópteros que salieron en la televisión salvando al único tripulante del *Arosa* y rescatando los muertos tenían equipamiento estacionario. Son helicópteros como los nuestros, como los del salvamento marítimo español, con

capacidad para poder rescatar a una tripulación entera, si eres capaz de mantenerte en vuelo estacionario en el sitio durante un tiempo. Nuestros helicópteros no lo tienen, pero trataremos de que lo tengan en el momento que podamos renegociar ese contrato.

En cuanto a los diferentes criterios de inspección, aunque esto es de Marina Mercante, le diré que a mí también me cabe esa preocupación. No me cabe constancia de lo que usted me dice. Por eso le agradecería que me señalara usted puerto y detalles, porque está dentro de mi función tratar de unificar los criterios. Estoy en su longitud de onda y empezaremos a celebrar jornadas de jefes de las capitanías marítimas, capitán marítimo, jefe de inspección, jefe de seguridad. La primera se va a celebrar en La Coruña, me parece que el día 26, con el fin de clarificar conceptos y tratar de unificar criterios de actuación de todos ellos. No lo haremos por comunidades autónomas porque el barco que sale de Ribadeo y llega a Vegadeo no tiene por qué ser tratado de distinta manera. Invitaremos también a la capitanía marítima colindante, que es la de Avilés, para tratar de ir unificando criterios por longitud de litoral. Es una tarea larga. Las normas están escritas, los criterios de actuación dependen de cada cual, porque además los inspectores tienen capacidad para tomar sus decisiones responsablemente. Trabajaremos en eso.

Porcentaje de encarecimiento de las ITB sobre certificados. Solamente le puedo decir una cosa, y es que tan pronto llegué al Ministerio me preocupé —porque eso estaba ya hecho pero ninguna de las sociedades había sido autorizada— por el encarecimiento que iba a suponer eso. ¿Qué hemos hecho entonces? Sacar de golpe nueve autorizaciones, es decir, nueve empresas que compitan en el mercado; será la forma de intentar, por lo menos, hacer lo que las ITV de los coches, que compitan entre ellos. Barato no debe ser, pero hemos dicho que en la seguridad, como Administración, no deberíamos restar esfuerzos, pero creo que los usuarios de las embarcaciones tampoco deben regatear esfuerzos. Es verdaderamente tremendo. Las estadísticas nos dicen que una parte muy importante de los accidentes en el mar, en embarcaciones de recreo, ocurre por no llevar gasolina en el tanque. ¿A quién se le ocurre salir sin gasolina? Pues al dueño de esa embarcación. También sucede que no llevan chaleco salvavidas, etcétera. Es un tema de formación, y puede suceder que las empresas lo vayan a hacer mejor porque tienen muchos más efectivos de los que teníamos nosotros, y así nosotros también nos podremos dedicar a barcos de mayor trascendencia.

Planteamientos economicistas de las navieras. Ya le dije más o menos el problema que había. Evitar la reducción de las tripulaciones no está en nuestra mano. Sí podría estar algo en nuestras manos, en cuanto a las embarcaciones de alta velocidad, un matiz. También es un signo de los tiempos. La persona que quiere ir de Almería a Melilla está harta de ir en un ferry y me pide que consigamos poner un fast ferry, que lo puede hacer

en tres horas en lugar de hacerlo en nueve. Qué le vamos a hacer. Otra cosa es que nosotros tratemos de actuar y tratemos de exigir que la máxima velocidad sea en aguas libres, pero no en las proximidades del puerto. Trataremos de actuar en ese sentido. Por ejemplo, en el último accidente del Milenium, a la salida de Palma, con un yate de 24 metros, el Milenium iba a relativa alta velocidad, pero el yate iba a la misma velocidad que el Milenium, solo que además no estaba despachado, no estaban en regla todos sus papeles, era para diez personas e iban veinticuatro, etcétera. Encima iban fascinados con el aspecto del Milenium y cuando llegaron a su altura miraron a su izquierda para ver el barco; claro, se dieron una bofetada contra él, pero fueron ellos los que se metieron contra el Milenium no al revés. Es verdaderamente lamentable.

Estamos tratando, créame, de investigar todos los accidentes y hacer una autocrítica sana, porque de ellos tenemos que deducir cosas que podríamos mejorar. Ese es nuestro propósito.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Consumiré solo un minuto, señor presidente.

Señoría —y me dirijo también a los miembros supervivientes de esta Comisión, a las cuatro o cinco personas que aquí nos encontramos después de casi doce horas de debate—, creo que estamos haciendo un importante servicio a los ciudadanos que utilizan la marina mercante, a los profesionales de la marina mercante, teniendo un debate de 45 minutos de estas características, como el que acabamos de tener, sobre el salvamento marítimo. Es una cosa que personalmente me puede, pero además es obligación irrenunciable de las Cortes Generales hacer un seguimiento del buen funcionamiento de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. De ahí que le formularemos un conjunto de preguntas, con la buena intención de coadyuvar a un tema de política de Estado, a un tema de seguridad, tal como hemos expuesto en los minutos precedentes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor López, ¿quiere hacer alguna precisión?

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (López-Sor González): Quiero agradecerle al señor Segura su intervención, porque, sin duda, servirá de aliento, es poner un poco una pica para que funcionemos, y en ese sentido he tomado sus palabras, que le agradezco muchísimo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Algún grupo quiere intervenir? (**Pausa.**)

Por el Partido Popular, el señor Jiménez tiene la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Seré muy breve, señor presidente.

Quiero dar las gracias al presidente de Sasemar y señalar tres cosas muy rápidamente.

Primero, esta Cámara es muy sensible a la seguridad y salvamento marítimo. Cualquier muerte es importante, aunque sea una sola, pero no quiero dejar pasar el momento para relativizar el tema. Si comparamos los datos de 80.000 por el Estrecho y 60.000 por Finisterre con el número de emergencias estadísticamente es lo que es, convendría compararlo con las emergencias y muertes en el transporte terrestre para ver de qué estamos hablando; es decir, que sí, pero que todo es importante.

Quisiera destacar que el Partido Popular, intentando armonizar el salvamento marítimo con todo el sistema supranacional, está haciendo un esfuerzo presupuestario que se enmarca en el incremento del 13 por ciento el presupuesto del año 2001.

Por último, también destacar que el salvamento marítimo es supranacional y que está dentro del sistema mundial de socorro y seguridad marítima, está dentro del convenio para la protección de la vida humana en el mar, y está vigilado por la OMI (Organización Marítima Internacional). En ese sentido creo que tan mal no debemos ir cuando las noticias que tenemos desde el Grupo Popular es que el salvamento marítimo que hace el Gobierno español entra dentro de los índices internacionales aceptables.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo) Señor López, ¿quiere contestar algo?

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (López-Sor González): Aprovecho para decirle al representante del Partido Popular que nosotros tenemos dos de los pocos dispositivos de separación de tráfico que hay en el mundo; en el mundo hay en total 11, en Europa hay cuatro, de los cuales dos son nuestros reconocidos oficialmente por la OMI, que es lo que obliga a todo barco, de la nacionalidad que sea, a reportarse a la torre de control.

Dentro de los dispositivos de separación de tráfico tenemos el más lejano de la costa. Cuando la comisaria europea me pidió que la llevara a un centro de control para verlo, porque no lo conocía, me pidió ir al Estrecho y yo le dije que no, que debíamos de ir primero a Finisterre, porque desde las ventanas del Estrecho ves pasar los barcos, o sea que casi casi a voces te entiendes con ellos; desde Finisterre los barcos pasan entre 22 y 31 millas, ni los ves y, sin embargo, los estás detectando en las pantallas. Evidentemente, es el más alejado de todos los que existen. ¿Por qué? Porque inicialmente lo habíamos puesto mucho más cerca de las costas, pero resulta que le estorbaba a los pesqueros; lo separamos un poco y se nos pusieron encima de los

barcos de pesca; entonces, hemos terminado por separarlo hasta esa distancia, respetando a los demás sectores marítimos, lo cual es perfectamente lógico. Quería decir esto porque me parece que la marina mercante está haciendo un esfuerzo muy notable para el control del tráfico marítimo, y no en balde. Si hoy Europa está llorando la tragedia del Erika, nosotros, los coruñeses especialmente, hemos llorado mucho antes, hace diez años, y todavía estamos esperando para cobrar las indemnizaciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Terminada la comparecencia del señor López, vamos a interrumpir durante treinta segundos la Comisión para dar paso al siguiente compareciente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ENAUSA (ORTÍ BORDÁS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (Número de expediente 212/000156.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión. En este momento comparece ante la Comisión el presidente de la Empresa Nacional de Autopistas, Sociedad Anónima, Enausa, don José Miguel Ortí Bordás. La comparecencia la ha solicitado el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego. Bienvenido a la Comisión, señor Ortí Bordás. Tiene la palabra para hacer una primera intervención y fijar su posición respecto al presupuesto.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Señor presidente, señorías, me van a permitir que, pese a lo avanzado de la hora, haga algunas consideraciones preliminares, que creo que son interesantes, en relación a Enausa. Lo primero que quiero manifestar, aunque estoy absolutamente convencido de que los señores diputados lo conocen a la perfección, es que la Empresa Nacional de Autopistas es una sociedad anónima. Bien es cierto que es de titularidad pública, el cien por cien de las acciones son del patrimonio del Estado, pero, en definitiva, es una sociedad anónima y lo es con todas las consecuencias. Esa es la primera cuestión que quería introducir.

La segunda, que esta sociedad anónima, desde hace años, no percibe aportaciones del Estado. Concretamente, desde 1998 la Empresa Nacional de Autopistas no recibe ninguna aportación del Estado. Antes recibía, como también saben SS.SS., subvenciones de pérdidas—desde 1993, tan sólo se acogía a esta figura Aulsa— y ampliaciones de capital. Pero, insisto, desde 1998 no recibe ninguna aportación del Estado.

La tercera consideración que quiero hacer ante SS.SS. es que nuestra empresa, desde el punto de vista financiero, es autónoma. Se tiene que nutrir con emi-

siones, con aportaciones del mercado de capitales, tanto en lo nacional como en lo internacional. Tampoco es ocioso añadir que la Empresa Nacional de Autopistas tiene una vinculación muy estrecha con su propia capacidad de penetración en el mercado y con el *rating* de que disfruta, que es similar al del Reino de España, con una fuerte capacidad para hacer frente a los compromisos financieros contraídos. Todo ello nos lleva a decir, y termino esta brevísima exposición, que la Empresa Nacional de Autopistas tiene que hacer frente por sus propios medios a las operaciones, a la explotación y también a la financiación y a la inversión. En este sentido, una de sus principales obligaciones es devolver la deuda contraída que, por ejemplo en Audasa, es decir, en Autopistas del Atlántico, ahora mismo es de 120.000 millones de pesetas y en el conjunto del grupo es de 193.000 millones de pesetas. Naturalmente hay que devolver esa deuda y hacer frente a los intereses.

Dicho esto, como muy bien indicaba el señor presidente, he sido requerido a esta comparecencia para hablar de la política de inversiones de la empresa en las autopistas gallegas. En este sentido, la política de inversiones de la Empresa Nacional de Autopistas es muy sencilla, responde al intento de satisfacer dos necesidades absolutamente básicas, fundamentales y además objetivas que se producen en Galicia. La primera es que la A-9, la autopista del Atlántico, se inició en 1973, pero recordarán SS.SS. que esta obra fue suspendida en 1979 y no fue reanudada hasta 1985, a pesar de que las previsiones iniciales de terminación de la A-9 eran, si mi memoria no me falla, en 1977. Por tanto, nos encontramos con que de la A-9 queda un tramo por construir, con el último tramo de la concesión originaria, que es el tramo de Rebullón-Tuy o Rebullón a la frontera con Portugal. En cuanto se ejecute esta obra, la concesión originaria estará cumplimentada. Por tanto, dentro de la política de inversiones de la empresa, hay que acometer la terminación de la concesión originaria con la ejecución de la obra del tramo de Rebullón-frontera con Portugal.

Por otro lado, el Gobierno entendió en su momento, y así lo explicitó en el Boletín Oficial del Estado, por Real Decreto de 4 de febrero de este mismo año, que había que resolver de una vez el problema importante, por otra parte histórico, del déficit de infraestructuras viarias en la comarca del Ferrol. En función de ello, el segundo gran objetivo inversor de la Empresa Nacional de Autopistas es precisamente la ejecución del nuevo tramo de la A-9, mejor dicho, utilizando el nombre oficial, el acceso a Ferrol por Fene, Neda y Narón. Este es el segundo objetivo inversor de la empresa.

En Galicia, puesto que se me pregunta en plural por autopistas gallegas, la empresa nacional dedica su actividad en estos momentos sólo a la explotación —por que ya la ejecución de obra se terminó hace años— de las autopistas gallegas dependientes de la Xunta, a tra-

vés de la sociedad Autoestradas de Galicia, concretamente la A-55 de La Coruña a Carballo y la A-57 de Vigo a Bayona o autopista de Valmiñor. Estas autopistas están completamente terminadas. La primera se inauguró en diciembre de 1997 y la segunda en mayo de 1999 y, por tanto, estamos en fase de mera explotación. En cuanto a la inversión, es una inversión de explotación. No es una inversión de obra como ocurre con la autopista del Atlántico, la A-9, en los tramos de referencia de Rebullón-Tuy y de Fene-Ferrol.

Esto es, a grandes rasgos, en líneas generales y desde luego no queriendo abusar de la paciencia de SS.SS., lo que sobre política de inversiones tiene previsto la Empresa Nacional de Autopistas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Como decía antes, el Grupo Mixto ha solicitado la comparecencia. En su nombre, por el Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Gracias, señor presidente de Enausa.

Voy a intentar ser breve. Supongo que los dos proyectos a que se refiere son el de la A-9 entre Rebullón y Tuy y el de Fene-Ferrol; 5.110 millones en el primer caso y 6.490 en el segundo, que suman los 11.000 millones que Enausa va a invertir en Galicia.

Lo que sucede es que quedan aún proyectos de autopistas en Galicia —no sé si dependen o no de ustedes— que en este momento no se sabe en qué estado están. Hay un proyecto de la famosa autopista Santiago-Ourense; hay un proyecto, que figura en los presupuestos, de la autopista Alto de Santo Domingo-Ourense, que se dota con 100 millones de pesetas. Según dijo el ministro Álvarez-Cascos en el Senado, la concesión del tramo de autopista entre Santiago y el Alto de Santo Domingo estaba adjudicada y el proyecto de trazado aprobado, pero no aparece nada en los presupuestos. La pregunta es si esto quiere decir que la financiación de esta autopista Santiago-Ourense correrá íntegramente o en su mayor parte a cargo de los presupuestos de la Xunta de Galicia.

Quiero solicitarle aclaraciones a ciertos temas. Si la jurisprudencia europea, en concreto la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 12 de septiembre, en cuanto obliga a subir el IVA del 7 por ciento actual al 16 por ciento, va a suponer un encarecimiento del peaje de las autopistas, en concreto de las autopistas gallegas. Ya sabe usted que hay una movilización bastante extendida en ciertas comarcas gallegas, en concreto en la comarca de Morrazo y en el área metropolitana de A Coruña, para liberar de peaje algunos tramos de autopista, como Morrazo-Vigo y Barcala-A Coruña.

También quiero que me aclare si tienen ustedes presupuestado este año lo que supondrá el estudio sobre la compensación de la bonificación a los ayuntamientos

afectados por el paso de una autopista en el impuesto de bienes inmuebles; estudio que me parece fraudulento —con todas las comillas que se le quiera poner— y así lo hice constar en una pregunta escrita; en todo caso, no es responsabilidad suya. Dice este estudio sobre posible compensación a los ayuntamientos afectados por la bonificación establecida en el artículo 12 a) de la Ley 8/1982, de 10 de mayo, construcción y conservación de peaje de autopistas, en un escrito que tuvo entrada en el Congreso el 10 de julio de 2000, que es necesario compensar a los ayuntamientos, pagarles íntegramente el IBI, por aquellas concesiones posteriores al 31 de diciembre de 1999. Entre ellas, hay varias autopistas gallegas y algunas, como he dicho, integradas en Enausa. Me gustaría que me aclarase si este año se va a pagar ya el IBI a estos ayuntamientos, si no se tiene pensado, si se piensa recurrir o si ustedes no hacen suyo este informe.

Creo que me he atendido a mi deseo de brevedad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Ortí, tiene usted la palabra para contestar.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Me pregunta usted, creo haber entendido, por la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo. En esa autopista la concesionaria cuenta con una pluralidad de socios, entre los cuales se encuentra, efectivamente, la Empresa Nacional de Autopistas, pero quiero decirle a S.S. que la participación de la Empresa Nacional de Autopistas en esa concesionaria de la autopista central gallega es muy minoritaria, tan sólo del 10 por ciento. Y quiero agregarle que esa autopista —aunque nosotros tengamos sólo el 10 por ciento del capital de la concesionaria— es muy importante, a nuestro modo de ver, para Galicia desde todos los puntos de vista, y es tan evidente esta importancia que creo que no vale la pena profundizar en lo que van a suponer estos 56 kilómetros de autopista para el futuro y para el desarrollo económico y social de Galicia en la zona de referencia.

Pero lo que sí quisiera decir a S.S. es que en esta autopista no solamente ha habido interés por quienes han obtenido la adjudicación de la misma a través del correspondiente concurso, sino de los poderes públicos. Ha habido mucho interés por parte del Gobierno, concretamente del Ministerio de Fomento, y ha habido mucho interés, no solamente verbal sino en cuanto a participación económica, de la propia Xunta de Galicia. Si no me falla la memoria, hay un préstamo participativo de 10.000 millones de pesetas de la Xunta que testimonia lo que le acabo de decir a su señoría.

En cualquier caso, por lo que a la Empresa Nacional de Autopistas respecta, nosotros estamos absolutamente imbuidos de la importancia de esta autopista para Galicia, y, por tanto, la concesionaria de la que formamos parte, el poder público del Estado español y el poder público de la Xunta de Galicia pueden contar

incondicionalmente con este proyecto, cuyas obras van a comenzar antes de final de año; que va a abrir la posibilidad de que el día de mañana —creo que ha hecho referencia S.S. a una cantidad consignada en presupuestos— se prolongue desde el Alto de Santo Domingo a Orense, satisfaciendo con ello una necesidad objetiva y una reivindicación de Orense muy atendible desde todos los puntos de vista.

También quiero decir que en toda la problemática que S.S. brevemente ha expuesto sobre la liberación de tramos y las rebajas de peaje la Empresa Nacional de Autopistas es una mera concesionaria y que estas son cuestiones de competencia única y exclusiva de la administración concedente. Nosotros somos una concesionaria que nos tenemos que atener a los propios condicionantes de la concesión y no rebasarlos adentrándonos en otros terrenos que no son, como digo, de nuestra competencia.

Pero sí quisiera señalar que se ha aplicado este mismo año una importante política por parte del Gobierno en lo que hace referencia a la rebaja de peajes. Concretamente en Galicia, y para no abundar demasiado sobre este tema, se ha aplicado una rebaja del 19 por ciento en los peajes del tramo de Pontevedra a Vigo, y una rebaja nada más y nada menos que del 30 por ciento en el puente de Rande, lo que demuestra la sensibilidad del Gobierno y también de la concesionaria en este aspecto.

En cuanto a las compensaciones a los ayuntamientos, si S.S. hace referencia, como ha hecho, al IBI, le puedo decir que en la A-55, que, como S.S. sabe, es la autopista que va desde A Coruña a Carballo, en 1999 se pagó por parte de Autoestradas de Galicia más de 55 millones de pesetas por IBI, que esperamos que en el 2000 esta cantidad sobrepase los 60 millones, y que en la A-57, es decir en la autopista de Vigo a Bayona o autopista de Valmiñor, para el actual año del 2000 esperamos más de 78 millones en concepto de IBI. Se pagó 55 millones, y esperamos que en el 2000 esta cantidad sobrepase los 60 millones en la autopista A-55 y más de 78 en la A-57. Si me permite S.S. muy brevemente, le diré que hay otras ventajas muy importantes con la construcción de una autopista que no pueden pasar desapercibidas y que son ventajas directas. La Universidad de Santiago ha publicado un estudio que, por cierto, está siendo seguido por otras universidades españolas pero también por otras extranjeras, concretamente francesas, donde se evidencia lo que ha supuesto la autopista del Atlántico, la A-9 para Galicia. Esto podemos trasponerlo a lo que va a suponer la autopista de Santiago-Alto de Santo Domingo o lo que va a suponer también las dos autopistas de Autoestradas, de Galicia, para reducirnos a las autopistas gallegas.

Según este estudio, que no es de la Empresa Nacional de Autopistas, sino de la Universidad de Santiago, la A-9 ha aportado al producto interior bruto medio anual de Galicia un crecimiento adicional del 1,5 por

ciento. Esto es muy importante y es un tema que beneficia directamente a Galicia y a los municipios de la traza de la A-9.

Por otra parte, la aportación al PIB de Galicia hasta 1994 fue de un billón 200.000 millones de pesetas, y esto también es muy importante. No se puede obviar cuando nos enfrentamos, como es lógico que así sea, con los beneficios que produce una infraestructura de este tipo. Pero es que los retornos fiscales que va a provocar la A-9 van a ser de 330.000 millones de pesetas, el ahorro presupuestario de 175.000 millones de pesetas y el beneficio social neto de la construcción y de la explotación de la A-9 va a suponer 660.000 millones de pesetas.

Para terminar, le diré que la A-9 se ha convertido en el eje básico de comunicaciones de Galicia y ha hecho posible que las áreas urbanas por donde transcurre sean, sin la menor discusión y reconocido por todo el mundo, las áreas más dinámicas de Galicia en el aspecto económico y también social. Tengo que decir que ha cambiado la valoración de los empresarios en relación con estas aportaciones directas de la A-9 a Galicia, y los mismos entienden que su importancia ha sido fundamental. Para más detalle, así lo entienden los empresarios del sur de Galicia, los industriales y los hoteleiros. Como factor de localización de inversiones, la valoración positiva de los empresarios de la A-9 es algo realmente relevante que a mí me produce una cierta satisfacción poder exponer ante sus señorías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Aymerich, si desea hacer alguna puntualización, ahora puede hacerlo.

El señor **AYMERICH CANO**: En ningún momento quise poner en duda la importancia de la A-9 y de otras autopistas para Galicia. El estudio creo que era de Emilio Pérez Touriño, publicado en Civitas, pero financiado también por la Empresa Nacional de Autopistas. No tengo los datos ni delante ni en la cabeza, pero estamos de acuerdo.

En todo caso, como en ningún momento puse este tema en cuestión, me refiero únicamente al pago del impuesto de bienes inmuebles. Efectivamente, puede ser una cantidad pequeña en el caso de la A-57 y de la A-55. Por lo que me dijo —igual es un problema de interpretación de los términos del informe—, ni siquiera en los nuevos tramos de la A-9, ni como consecuencia de la prórroga de la concesión originaria —no sé la interpretación que hace la empresa del informe— no existe obligación de pagar el IBI a los ayuntamientos por los que transcurre esa vía. Es también una pregunta, porque el estudio tampoco es un dechado de claridad.

Por lo demás, no pongo en cuestión la importancia de la A-9, es un eje de lo que es la fachada atlántica. También podríamos hablar de desequilibrios territoriales de Galicia, no provocados por la A-9, pero que ésta

contribuye a desarrollar todo lo que es la fachada atlántica. En la medida en que contribuye a localizar inversiones, habrá que equilibrar también lo que es el territorio gallego por el otro lado. De ahí la importancia de esta otra autopista. Lo que sucede es que, coincidiendo plenamente con usted en la importancia de esta infraestructura de esta autopista entre Santiago y Ourense, coincidirá también conmigo en que sólo con 100 millones, aunque empiecen las obras antes de finales de este o del año que viene —no entendía bien antes del fin de qué año era—, poco se puede hacer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Ortí.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Por cortesía quisiera decir al señor Aymerich que con esa cantidad que S.S. dice que está consignada en los presupuestos se puede hacer algo, y es el estudio informativo preliminar de lo que puede ser, y estoy absolutamente seguro de que va a terminar siendo, el tramo de Alto de Santo Domingo-Ourense. Por otra parte, lo que yo he dicho, y me satisface poder reafirmarme en ello, es que está previsto que antes de final de este mismo año empiecen las obras del tramo de Santiago-Alto de Santo Domingo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Socialista, tiene usted la palabra el señor Hernández

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Quiero dar la bienvenida al señor Ortí Bordás.

Este tema de las autopistas es muy querido para mí, especialmente porque desde hace muchos años, antes de que se hiciera, venía reclamando este enorme canal de comunicación entre el norte y el sur. Quiero recordar de paso que los canales tienen que ser adyacentes para completar la red gallega de comunicaciones. Me alegra enormemente que se reconozca el impulso que el Partido Socialista dio al desarrollo de esta autopista cuando estaba en una situación de ruina completa y se inyectaron más de 100.000 millones de pesetas en aquellos años en que quizá la cortedad de vista o —no sé cómo decirle— la inconsciencia de algunos grupos impedían, con cortes de todo tipo, el desarrollo vital para Galicia en su fachada atlántica. Todavía recuerdo la alusión a la *fonda ferida*, expresión más identificadora de lo que significa una autopista, y ahora todo el mundo se reclama su paternidad sobre autopista. Hay que reconocer que el Partido Socialista Obrero Español tuvo un gran protagonismo. Concretamente dentro de este protagonismo yo querría resaltar el que tuvo en el desarrollo de las infraestructuras gallegas y en la autopista el secretario general del Partido Socialista de Galicia, don Emilio Pérez Touriño, al que desde aquí quiero felicitar por su reciente nombramiento como nuevo secretario general.

En el tema concreto de Eudasa, yo quisiera recordar-le que hay varios problemas pendientes, y no me voy a extender mucho. Uno de los problemas más graves que tienen ahora las zonas urbanas —y ha aludido a él el compañero— ha sido el tramo Barca-A Coruña y la zona del Morrazo. En concreto, la zona para atravesar el puente de Rande ha sido pionera en la reclamación de la liberalización del peaje, ya que hay una alternativa distante cruzando toda Redondela. Yo creo que es de justicia social que se hubiera liberado precisamente este peaje.

Don Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno, yo no sé si en un afán electoralista y lleno de emoción, en una tarde prometió que se iba a liberar el peaje de la A-9 en la zona precisamente de Rande y creo que el señor Ortí Bordás es consciente de eso. La rebaja del peaje al 19 por ciento y el 30 por ciento a los que he aludido antes, no le quepa la menor duda que probablemente fue el aumento de la concesión por otros 25 años, con lo cual es un gran negocio para Audasa y no dudo de que está muy bien que no perciba aportaciones del Estado, nada que no le permita sobrevivir por sí misma. Está bien que las empresas del Estado no pierdan dinero. Probablemente el señor Ortí Bordás en persona haya sufrido las iras del señor Fraga por la inseguridad de la A-9. Creo recordar que ha habido una sentencia en contra de la A-9 precisamente porque es una autopista en el tramo Santiago-Pontevedra bastante insegura. Yo circulo frecuentemente por ella y veo continuamente golpes, veo las marcas y restos de frenazos. Es una autopista que incluso —el otro día me fijaba precisamente— tiene en algunos trozos la velocidad limitada a 90 kilómetros por hora, cosa que realmente es un poco sorprendente. Por tanto, los accidentes tienen que terminarse. Primero, necesitamos de una vez la liberación del tramo Rande, necesitamos la liberación del tramo Barca-A Coruña, necesitamos también una autopista segura. En las preguntas que le vamos a hacer precisamente entrarán las inversiones que tienen ustedes previstas en seguridad porque es una cosa que nos preocupa a nosotros.

El tramo de Valmiñor todavía tiene pendientes algunas expropiaciones y ahora mismo —yo soy de la zona, o sea que conozco bien el tema— se están iniciando otra vez las obras. Sin embargo, en esa autopista usted debe reconocer —porque alguna vez hemos coincidido, aunque no hemos hablado, en el parador de Bayona— la dificultad que existe para atravesar Bayona en época estival. Se necesita un elemento de acceso desde la zona, en concreto de Sabarís, para incorporarse a la autopista y poder cruzar Bayona. Yo creo que es algo que usted mismo habrá sufrido en su propia carne probablemente algún domingo por la tarde. Ese modelo de autopista no nos gusta porque no es social, es un modelo incómodo y muy economicista.

Siguiente proyecto, el intercambiador Rebullón-Tuy. Yo quisiera que me hiciera un favor especial, señor Ortí

Bordás. La demarcación de carreteras de Galicia que remita, por favor, los proyectos a los ayuntamientos de Mos, de Porriño y de Tuy. No tienen el proyecto estos ayuntamientos. Incluso han aparecido listas de privatizaciones y demás que son incompletas y no las tienen.

Siguiente punto, la autopista Santiago-Orense. Yo no sé por qué esta autopista se divide en dos tramos: el de Santiago-Dozón y de ahí hasta Orense, y tampoco sé por qué el primer tramo es una autopista y el segundo es una autovía; no lo entiendo. Yo reclamo —y el Partido Socialista históricamente siempre lo ha reclamado— la presencia en todo el territorio nacional de la autovía, no de la autopista. Ahí se ha destapado una discriminación con Galicia que es curiosa. ¿Cómo es posible que la Xunta de Galicia, para financiar este proyecto, adelante 10.000 millones de pesetas? ¿Qué antecedentes existen precisamente de adelantar dinero la comunidad autónoma para hacer una autopista que debería haber sido una autovía? Es decir, que nosotros reclamamos una efectividad social dentro de las comunicaciones que deben existir en Galicia.

No le voy a preguntar sobre las bonificaciones de los ayuntamientos porque ya se ha hecho ni sobre algunas bonificaciones sociales. Por ejemplo, los estudiantes que tienen que dirigirse hacia Pontevedra a estudiar en la UNED o a Santiago que tienen que hacer un uso obligatorio porque las carreras que quieren estudiar no están en sus lugares de origen. Esperemos que el tren de alta velocidad complete un modelo, donde el acceso a una buena calidad de vida y a los beneficios que proporciona este Estado de bienestar sea dulce para ellos. Por esta razón, le pasaremos por escrito las preguntas que queremos hacer, pero vaya usted pensando que ese tramo de la A-9 queremos que sea mucho más seguro y mucho más económico y, sobre todo, que socialmente sea más positivo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: No me resisto, a pesar de la hora, a decir que es un honor el estar formulando preguntas al presidente de la Empresa Nacional de Autopistas, pero también a un hombre que ha sido un personaje político muy importante en nuestra transición, además de un legislador de enorme prestigio.

Está usted informando sobre asuntos presupuestarios y, por tanto, a ellos tenemos que ceñir nuestra intervención. Usted, con acierto, definió en su intervención preliminar cuál era el contenido de la empresa Enausa, su carácter mercantil aunque de titularidad estatal y el hecho de que en modo alguno se nutre con aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. Eso ya debería ser definitorio de la realidad, pero siempre nos parece bien hablar de autopistas, y más de las autopistas de nuestra comunidad autónoma, de Galicia.

Tengo que decir que coincido con usted en el papel vertebrador que ha tenido la autopista A-9, que nos congratula que se confirme que se van a ejecutar las obras necesarias para terminar ese tramo final de la concesión, que llevará esta autopista hasta la frontera portuguesa, así como el que por fin se vaya a dar un acceso digno a esta importante urbe que es Ferrol. Asimismo, me llena de satisfacción, como ourensano, la circunstancia de que esta empresa, de la que usted es presidente, se haya implicado como accionista en la Autopista Central Gallega, esta sociedad anónima que va a construir el primer tramo de la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo.

Tengo que decirle que el Partido Popular ha sido desde siempre, como no podía ser menos, un defensor de la construcción de autovías, pero también de la construcción de autopistas como fórmula necesaria para adelantar esas infraestructuras en regiones como la nuestra, que tenían un enorme déficit. Efectivamente, nosotros no tenemos que entonar un *mea culpa* ni hacer una variación de posición en cuanto a nuestra voluntad de construir autopistas. El grupo solicitante de esta comparecencia, y no es ningún ataque político, sino la manifestación de una evidencia, fue uno de los grandes detractores de la construcción de autopistas en Galicia, a las que, ciertamente, calificaba de auténticas navajadas para nuestro territorio. Nosotros, por el contrario, reivindicamos la construcción de nuevas autopistas y esta autopista central que une Santiago con Ourense es de vital importancia para nosotros y de ahí que nos felicitemos de que se incluya esta partida presupuestaria de 100 millones de pesetas para abordar los estudios preliminares necesarios para la construcción del segundo tramo.

Dicho esto, quisiera, señor Ortí Bordás, pedirle dos cosas. En primer lugar, que valore la colaboración institucional que se pone de manifiesto en el hecho de que tanto el Estado como la Xunta de Galicia entren a financiar estas aportaciones y, en segundo lugar, que me ilustre sobre si las actas de ocupación que se están levantando en este momento, previas al inicio de las obras, en las que ustedes son accionistas del primer tramo con ese 10 por ciento, llevan un ritmo favorable o, por el contrario, llevan un ritmo lento. **(El señor Aymerich Cano pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El señor Aymerich pide la palabra, supongo que para aclarar la intervención del señor Delgado en cuanto a lo de las navajadas. Le ruego que sea sólo a esos efectos y con la máxima brevedad, porque si no estamos abriendo debate permanentemente.

Tiene la palabra, señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Intervengo con la máxima brevedad, porque ha habido una alusión tanto por el PSOE como por el Partido Popular. Simplemen-

te quiero que quede constancia en el «Diario de Sesiones» que el BNG no existía en aquel momento. El nacionalismo gallego organizado se opuso en los años del franquismo a ciertas infraestructuras precisamente por la forma en que se planificaban y se ejecutaban, no por la forma en que están ahora hechas, en parte gracias a la movilización social.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Creo que ha quedado claro y no hace falta darle más vueltas al asunto.

Señor Ortí, tiene usted la palabra para contestar, si lo cree oportuno, a las intervenciones que ha habido.

El señor **PRESIDENTE DE ENAUSA** (Ortí Bordás): Tan sólo quiero decir al señor Hernández que he tomado buena nota de todas las observaciones, pero también de todas las peticiones que ha hecho en su intervención como buen conocedor de la problemática de infraestructuras de Galicia, que es la que, en definitiva, fundamentalmente nos está ocupando en este momento. Creo que no hay que incurrir en lo que pudiera llegar a constituir una contradicción en las exigencias hacia una empresa pública como la Empresa Nacional de Autopistas: por una parte, pedir que invierta, e invierta al máximo y con urgencia y premura; por otra parte, estar permanentemente apelando a la conveniencia, cuando no necesidad, de liberar peajes. Porque, sin ingresos, la Empresa Nacional de Autopistas no va a poder afrontar sus obligaciones ni, por supuesto, va a poder hacer las inversiones que está comprometida a hacer. He dicho que actualmente, a Dios gracias, tenemos un buen *rating*, similar al del Reino de España. Cuando salgamos al mercado de capitales para disponer de recursos suficientes y poder afrontar la construcción de Fehe-Ferrol y la construcción de Rebullón-Tuy, estamos completamente seguros de que este *rating*, al que he hecho referencia, va a facilitar la captación de recursos por la empresa nacional. El objeto social de la empresa es la construcción, la conservación y el mantenimiento de autopistas de peaje. Ese es el objeto social de la empresa que yo tengo el honor de presidir y no se puede esperar de mí que me posicione en contra del objeto social de la misma, porque eso ni sería racional ni sería lógico, señorías, ni tampoco sería serio.

Quiero agregar que debemos distinguir lo que ha sido la rebaja de peajes que se produjo este mismo año en todas las autopistas de peaje en España, y también en la A-9, de la prórroga de la concesión. Puedo asegurar a S.S. que no tiene absolutamente nada que ver la rebaja de peajes del 19 por ciento de Pontevedra-Vigo y del 30 por ciento del Puente de Rande con la prórroga de la concesión. Por lo tanto, yo he de manifestar aquí que son dos realidades distintas y no están vinculadas en modo alguno, y no tengo más remedio, como digo, que dejar constancia de ello.

También quisiera salir al paso de una afirmación que aquí se ha hecho sobre la inseguridad. Yo creo que esto, señoría, son palabras mayores. Si hay accidentes, puede usted tener la más completa seguridad de que la concesionaria es la más preocupada para que, en la medida de lo posible, no se repitan y que, desde luego, pone todos los medios que están a su alcance para que esto sea así, y no de otra manera. Ha citado S.S. un subtramo en concreto. Las actuaciones llevadas a cabo por la concesionaria hasta el momento han dado un magnífico resultado y yo soy el primero en felicitarla. Pero quiero llevar al ánimo de S.S., a la convicción de S.S., cuál es nuestro objetivo fundamental. Lo consigamos o no; lo consigamos en todo o en parte; lo consigamos de una manera más positiva o menos positiva, lo cierto es que el principal objetivo de esta empresa pública es la seguridad vial, mucho antes que hacer más inversiones, que acometer más tramos en cualquiera de las autopistas que dependen del grupo de la empresa nacional. Por lo tanto, quede claro que nuestra mayor preocupación es la seguridad.

Puede tener S.S. confianza absoluta en que nosotros estamos naturalmente dispuestos a proporcionar la mayor información a todos los ayuntamientos en relación al proyecto de construcción del tramo Rebullón-Tuy al que ha hecho referencia, un tramo importante, con seis viaductos y que merece, primero, la comprensión y luego la colaboración de todas las entidades. Dicho esto, sólo quiero añadir una última cosa. Yo creo —puedo, en parte, estar equivocado— que la autopista del Atlántico, en la que tantos esfuerzos durante toda esta historia a la que S.S. ha hecho mención se han realizado, es, en primer lugar, una autopista barata, un 23 por ciento más barata que la media de los peajes en España. En segundo lugar, es una autopista eficiente, y esto también hay que señalarlo. Por último, y estoy seguro de que todos estaremos absolutamente de acuerdo, es una autopista territorialmente integradora, una autopista que ha sido capaz de integrar en vertical a Galicia y que con los dos nuevos tramos a los que he hecho referencia va a intensificar todavía más esta labor vertebradora de la A-9 en Galicia.

Por otra parte, he de agradecer al señor Delgado, cómo no, las amables palabras que ha tenido para conmigo. Pero, incluso más que agradecerle las palabras amables que, insisto, ha tenido el señor Delgado para conmigo, seguramente inmerecidas, lo que he de poner de relieve es la enorme coincidencia que tengo con el señor Delgado en algo en lo que todos los aquí presentes también podemos ponernos de acuerdo: que nos alegra especialmente que ahora, en Galicia y fuera de Galicia, estemos todos de acuerdo con la autopista y estemos, por una parte, urgiendo la terminación de la misma y, por otra, su ampliación. Este es un buen punto de coincidencia y es lo que esta noche me alegra especialmente. También quisiera decir que desde la Empresa Nacional de Autopistas valoramos muy positivamente —pero que muy positivamente— el coste de oportunidad, señorías, porque existe; por eso valoramos muy positivamente la colaboración económica de la Xunta en la autopista de Santiago-Alto de Santo Domingo. Estoy seguro de que no a largo, sino a medio plazo, va a tener un efecto tan beneficioso para Galicia este eje transversal, en cuanto a infraestructura viaria gallega, que todos nos felicitaremos por la iniciativa de la Xunta en este terreno.

Por último, cómo no, me gustaría terminar con una buena noticia y es que está avanzado el proceso de expropiaciones para la Santiago-Alto de Santo Domingo. En lo que hace referencia a lo que hasta ahora ha venido sucediendo, tengo la enorme satisfacción de decir que se están firmando actas de mutuo acuerdo y en porcentajes muy importantes se está avanzando en el terreno de las expropiaciones sin ningún problema, por el contrario, con la colaboración de todos los afectados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tardía pero felizmente ha culminado el orden del día. Se levanta la sesión, señorías.

Eran las diez y cuarenta y cinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**