



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 38

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 2

celebrada el jueves 9 de febrero de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión del día 1 de febrero de 2012	2
Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001.)	2
Comparecencia de la señora ministra de Fomento (Pastor Julián), para:	
— Informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000007.)	2

	Página
— Informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000017.)	2
— Explicar el programa de su ministerio para la X Legislatura. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 213/000053.) ...	2
— Explicar las líneas generales de la política que va a seguir su ministerio a lo largo de la legislatura. A petición del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 213/000067.)	2
— Informar sobre las prioridades del Gobierno para la presente legislatura en materia de fomento. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000091.)	2

Se abre la sesión a la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

RATIFICACIÓN DE LA CELEBRACIÓN DE LAS COMPARECENCIAS ACORDADAS POR LA MESA DE LA COMISIÓN EN SU REUNIÓN DEL DÍA 1 DE FEBRERO DE 2012.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento, que va a tratar el orden del día que fue previamente fijado por la Mesa y portavoces de esta Comisión. El primer punto del orden del día es la ratificación de la celebración de las comparecencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión de 1 de febrero de 2012, asunto de mero trámite que entiendo que aprobamos por asentimiento. (**Asentimiento.**)

DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001.)

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto es la delegación en la Mesa de la Comisión de las competencias de esta de adopción de los acuerdos a los que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. Entiendo que también lo aprobamos por asentimiento. (**Asentimiento.**)

COMPARECENCIA DE LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO (PASTOR JULIÁN), PARA:

- **INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 214/000007.)**

— **INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000017.)**

— **EXPLICAR EL PROGRAMA DE SU MINISTERIO PARA LA X LEGISLATURA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 213/000053.)**

— **EXPLICAR LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA QUE VA A SEGUIR SU MINISTERIO A LO LARGO DE LA LEGISLATURA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 213/000067.)**

— **INFORMAR SOBRE LAS PRIORIDADES DEL GOBIERNO PARA LA PRESENTE LEGISLATURA EN MATERIA DE FOMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 213/000091.)**

El señor **PRESIDENTE**: El tercer punto es la celebración de las comparecencias de la excelentísima señora ministra de Fomento, doña Ana Pastor Julián, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento, solicitud que han formulado diversos grupos parlamentarios y que la Mesa y los portavoces hemos decidido tratar de un modo agrupado. En primer lugar, intervendrá la señora ministra para, a continuación, cederle la palabra a los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista, y a continuación los grupos parlamentarios de menor a mayor, cerrando el Grupo Parlamentario Popular. Luego responderá la señora ministra y es previsible que hagamos un segundo turno de puntualizaciones y de preguntas, para

luego cerrar la señora ministra finalmente. Sin más dilación, agradezco la presencia de la señora ministra y le cedo la palabra para que sin límite de tiempo exponga las líneas generales del departamento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Señor presidente, señores miembros de la Mesa, señorías, portavoces de los grupos parlamentarios, quiero comenzar esta intervención deseándoles a todas las personas heridas en el lamentable accidente de Mataró su pronta recuperación y decirles que el Gobierno ha tomado ya decisiones. En este momento se han tomado ya las declaraciones correspondientes y ha empezado a operar la Comisión de investigación de accidentes e incidentes. Esperamos y deseamos que se recuperen todos ellos y poder hacer todo lo posible para que accidentes como este no se vuelvan a producir.

Señor presidente, señorías, quiero agradecerles a todos ustedes sobre todo la paciencia que van a tener hoy conmigo, porque va a ser una intervención de inicio de legislatura en la que presentar aquí los compromisos del departamento va a llevar un poco de tiempo. Espero no aburrirlos y que esta comparecencia nos sirva a todos los españoles para hacer posible una política integral de infraestructuras, transporte y vivienda para los próximos años. Vengo a presentar los objetivos y las líneas de trabajo que quiero llevar a cabo con todos ustedes. En primer lugar, quiero poner de manifiesto la elevada capacidad técnica y el compromiso que he podido encontrar en todos los profesionales y en todos los trabajadores del Grupo Fomento en estas pocas semanas que llevo en el ministerio. Sin todos ellos y sin el equipo que me está acompañando en esta etapa no podría estar aquí. También las personas que formaban parte del equipo anterior nos han hecho fácil la tarea. Puesto que estamos en el inicio de una nueva legislatura, me gustaría felicitarlos a todos. He formado parte durante años, como saben, de esta Comisión. Dicen que es la Comisión que más personas tiene, a la que más personas asisten y que tiene un elevado interés. Ahora tengo una responsabilidad nueva y distinta. Saben que he estado en cinco departamentos ministeriales. Esta es la primera vez que estoy en este y quiero transmitirles y trasladarles, al igual que hice en el resto de las responsabilidades que he tenido en el Gobierno y también en la oposición, mi disposición personal, institucional y política al diálogo y al entendimiento con todos los grupos parlamentarios.

En esta línea, quiero informarles de que en las últimas semanas he mantenido las primeras reuniones de trabajo con los portavoces de esta Cámara y con prácticamente todos los responsables de los gobiernos autonómicos, con alcaldes, lo que me ha permitido conocer las necesidades de cada una de nuestras comunidades autónomas y empezar a establecer líneas comunes de actuación. Esta coordinación con las comunidades autónomas y con todas las administraciones va a continuar bien de forma bilateral con cada una de ellas o, en su caso, a través de conferencia sectorial. Ya les anticipo que constituiremos

una comisión de infraestructuras, vivienda y transporte única, que haga posible una visión integral de todas las políticas públicas del Ministerio de Fomento. De esta forma daremos cumplimiento al primero de los compromisos asumidos por el presidente Rajoy en su discurso de investidura: un diálogo basado en la transparencia, que estimule la unidad, que fortalezca los objetivos compartidos y que facilite el apoyo y la participación de todos los ciudadanos y sus organizaciones. Hacemos esto porque estamos convencidos de que las políticas del Ministerio de Fomento son auténticas políticas de Estado.

Señorías, lo de hoy no es una primera comparecencia cualquiera, no es una comparecencia más de comienzo de legislatura. Es la comparecencia sobre la política del Ministerio de Fomento que tiene lugar en unas circunstancias extraordinariamente complicadas para la economía de nuestro país. Los datos que conocíamos el pasado viernes sobre encuesta de población activa certifican que se han cumplido los peores pronósticos: 5,2 millones de parados, un 49 por ciento de paro juvenil, cifras que dibujan una crisis económica como probablemente no hayamos conocido en nuestra historia contemporánea. Siendo graves estos datos, señorías, no lo son menos las 250.000 empresas que han cerrado o el importante desequilibrio de las cuentas públicas. España ha perdido durante estos años su capacidad de crecer al ritmo que lo hizo desde la mitad de los noventa. Todas las previsiones apuntan a que si no tomamos medidas, la fase de recuperación será lenta, larga y débil.

Tenemos por delante una tarea extraordinaria, volver a poner a nuestro país en la senda de crecimiento que nos permita garantizar y mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos. Este es el objetivo de todo el Gobierno y, muy en particular, de este departamento y estoy convencida de que podemos conseguirlo. La grave situación económica ha incidido singularmente en las políticas que se desarrollan en el departamento de Fomento. Los sectores de la vivienda y de la construcción civil, competencia de este departamento, están quedando seriamente dañados por esta crisis. El 53 por ciento de todo el empleo destruido se ha producido en el sector de la vivienda y han cerrado más de 90.000 empresas relacionadas con el mismo. La crisis del sector financiero ha cerrado una clara vía de salida para la inversión en infraestructuras: la posibilidad de que el sector privado contemple el esfuerzo inversor público. Este Gobierno ha empezado ya a llevar a cabo reformas profundas, a las que luego me referiré, para tratar de hacer realidad esta posibilidad y recuperar la inversión en este sector.

Señorías, si el entorno en el que debemos desarrollar nuestras políticas tiene esa complejidad, no lo es menos la situación económico-presupuestaria del departamento. Como saben, este Gobierno ha adquirido un compromiso de decir la verdad a los ciudadanos, decir la verdad en materia económica, decir la verdad de cómo están las cuentas del Ministerio de Fomento, decir la verdad,

señorías, a los ciudadanos, que tienen derecho a conocer la situación a la que se enfrenta el principal ministerio inversor.

La situación es la siguiente. Voy a comenzar por carreteras. En materia de carreteras nos hemos encontrado con un compromiso de gasto para el año 2012 por un total de 3.145 millones de euros, mucho mayor que el presupuesto de 2011 para estas actuaciones, que era de 2.357 millones. En un escenario de prórroga de presupuestos, partimos ya por tanto de un déficit de 800 millones. A esto hay que añadir otros gastos no contabilizados por un valor de 900 millones, lo cual genera un déficit total, solo en carreteras, para 2012, de 1.700 millones de euros. Todo esto se ha producido, entre otras causas, como consecuencia del acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de julio de 2010, que elevó —a mi juicio de una manera no muy responsable— los techos de gasto para ejercicios futuros. Por ejemplo, el límite de compromiso de gastos para el ejercicio 2012 del programa de creación de carreteras, el 453.B, fue fijado por el Consejo de Ministros en 1.875 millones de euros, que representaba el 178 por ciento del crédito inicial, cuando lo que establece la citada ley es que sea del 70 por ciento. Señorías, el problema al que nos enfrentamos no es solo de desfase presupuestario —que lo es—; es de una gestión que tiene consecuencias negativas para nuestra política de infraestructuras. Voy a ponerles algunos ejemplos. El 47 por ciento de las obras realizadas en carreteras han tenido modificados por un importe de más 130 millones de euros, y en el conjunto del departamento ha sido de 960 millones de euros. Lamentablemente también les quiero trasladar que cuando llegamos al departamento había diecisiete sectores de conservación y mantenimiento de carreteras que estaban sin contrato, cuyo contrato caducaba el día 14 de enero, que no se habían licitado, y arrastramos un deslizamiento de gasto al año 2011 y en los primeros meses de 2012.

Señorías, nos hemos encontrado también con expedientes de expropiación pendientes de abonar por un importe de 682 millones de euros, que van generando intereses de demora, por lo que con el resto de expedientes que están en marcha nos podemos encontrar en los próximos cuatro años con una situación insostenible. Esta situación es injusta para los expropiados y genera un coste muy elevado en términos de interés de demora del ministerio, que ha se ha puesto de manifiesto en un incremento del 50 por ciento de las quejas del Defensor del Pueblo sobre el departamento por el retraso en el pago de los justiprecios y que todos nosotros, que somos diputados, sabemos y conocemos porque nuestros propios vecinos nos abordan para contárnoslo. Es un buen dato más que compromete la gestión realizada en estos últimos años y que limita en gran medida el presupuesto de la Dirección General de Carreteras.

Señorías, en ferrocarriles la situación es bien preocupante. Para poder llevar a término todas las actuaciones de ferrocarril que están iniciadas y no pagadas necesitamos 28.115 millones de euros. A esto hay que añadir

que ADIF, principal instrumento de la gestión de infraestructuras ferroviarias, tiene una deuda de 14.600 millones de euros, de los que 12.900 son endeudamiento a largo plazo y 1.700 a corto. Para que se hagan una idea, en los últimos años, de los 4.000 millones de inversión que se realizan, 2.000 millones procedían del endeudamiento. Se ha transformado un modelo de crecimiento que inicialmente estaba basado en la generación de recursos propios y aportaciones del Estado en un modelo basado en el endeudamiento. Para inversión y mantenimiento de la red convencional contábamos en el presupuesto de 2011 con la cantidad de 1.020 millones de euros. Sin embargo, tendremos que hacer frente a 1.709 millones de euros por esos conceptos, y en función de los compromisos ya establecidos —que ya estaban— heredamos un desfase presupuestario de 689 millones de euros.

Los problemas en el ferrocarril no quedan ahí. Ustedes conocen bien lo que se llaman las sociedades de integración creadas con el fin de incorporar el ferrocarril en las ciudades y mejorar su configuración urbanística. Pues bien, tienen serios problemas financieros. Primero, se ha producido un desvío sustancial de los costes de las operaciones, pasando de 6.000 millones de euros iniciales, estimados para el conjunto, a 13.000 en la actualidad. Y a este problema de endeudamiento hay que añadir el desplome del mercado inmobiliario y del suelo, que hace inviable las operaciones de venta de activos que estaban previstas. El conjunto, señorías, de las trece sociedades tiene una deuda con las entidades financieras superior a 1.000 millones de euros, generada en cuatro años. Les pongo un ejemplo: la Sociedad de Integración de Zaragoza cuenta con una deuda por un importe de 400 millones de euros. El ministerio abordará también este problema heredado y buscaremos formas de integración más eficientes.

Hablar del ferrocarril es hablar de Renfe, una de las empresas emblemáticas del Grupo Fomento. Fue durante décadas el modelo a seguir en Europa y hoy Renfe tiene unas pérdidas anuales de algo más de 120 millones de euros, incluso con la subvención del Estado. Renfe tiene que hacer frente adicionalmente a una deuda de más de 5.200 millones de euros. A lo largo de los últimos años se ha llevado a cabo una política excesiva de adquisición de material rodante, desacompañada del ritmo de inversión en infraestructuras. El resultado es que hoy tenemos trenes de media, de larga y de cercanías perdiendo valor en nuestros talleres.

Señorías, FEVE contribuye sin duda a la cohesión territorial en el norte de España y también en Cartagena y representa una auténtica red de cercanías y mercancías. Sin embargo, se ha hecho también de FEVE un modelo poco sostenible. Sus ingresos del año 2011 apenas superan los 30 millones de euros. Sus gastos son de 190 millones de euros. Además ha multiplicado por cuatro su endeudamiento, pasando de tener 180 millones en 2004 a más de 530 millones en el año 2011, y en 2011 se estiman unas pérdidas —como saben, en estos días se está cerrando el ejercicio— de 140 millones de euros

derivadas de que sus ingresos comerciales no alcanzan ni siquiera el 20 por ciento de sus gastos de explotación.

Señorías, la situación financiera de Puertos del Estado tampoco es muy positiva. Si a finales de 2004 su deuda a largo apenas superaba los 400 millones, hoy su deuda llega a 2.600 millones de euros, lo que obliga a dedicar más del 50 por ciento de los recursos generados a los servicios de la deuda. Tenemos, como ocurre con el resto de las infraestructuras, cantidades importantes comprometidas, concretamente 800 millones de euro.

Finalmente AENA, principal operador de aeropuertos a nivel mundial, que desarrolla una tarea estratégica en la incorporación de nuestro país a la globalización, está también, señorías, seriamente dañada por la deuda. La deuda de AENA supera ya los 14.942 millones de euros, de los que 12.359 es deuda a largo plazo y 2.583 es deuda a corto plazo: casi tres veces más de la cifra que había en 2004. El ratio de endeudamiento de AENA, señorías —que es lo que aprendimos que era la relación entre la deuda y el patrimonio—, se ha multiplicado por tres: ha pasado del 166 por ciento en 2005 al 423 actual. Significa veintiún veces el Ebitda de la entidad, lo que es insostenible para cualquier organización. Para el año 2012, de los casi 900 millones con los que cuenta AENA para inversiones, 500 se refieren a obra ejecutada el año anterior —que los tiene que pagar—, 100 a expropiaciones y 275 millones a obras comprometidas pendientes de ejecutar, es decir, que sin licitar quedarían 12 millones de euros.

Vivienda, otra de las grandes políticas del departamento, a la que luego me referiré hablando del futuro, está seriamente comprometida. Tenemos un déficit heredado de 130,12 millones de euros, consecuencia del saldo entre los compromisos de gasto adquiridos (1.233 millones) y el presupuesto de 2011 (1.100 millones). Para 2012 tenemos comprometido un gasto de 320 millones de euros para hacer frente al pago de la renta básica de emancipación, este programa que, como saben, señorías, se configuró como un programa incrementalista pero sin recursos y que es inviable que se pueda mantener. Su inviabilidad no se debe solo a su elevada cuantía —así, por ejemplo, solo para los años 2012 y 2013 hay un compromiso de 627 millones de euros al que vamos a hacer frente—; se debe sobre todo a que los compromisos asumidos por el propio ministerio llegan algunos hasta el año 2040. Nuestro compromiso, señorías, va a ser con un plan de vivienda y alquiler, de apoyo también a los jóvenes, pero que sea un apoyo viable y sostenible.

Señorías, en el periodo 2008-2011 las ventas de Sepes, la Entidad Pública Empresarial del Suelo, han descendido un 65 por ciento respecto al periodo 2004-2007; sin embargo, las inversiones han aumentado un 54 por ciento, hasta los 815,6 millones de euros entre 2008 y 2011. Las importantes inversiones en suelo residencial de los solares del Ministerio de Defensa en distintas ciudades, así como la adquisición de los terrenos de la operación Campamento, han supuesto una inversión entre 2008 y 2011 de 354 millones de euros. El signifi-

cado descenso de las ventas ha obligado incluso a recurrir por primera vez a financiación externa mediante un préstamo del ICO de 250 millones de euros y a la financiación mediante el aplazamiento del pago al Ministerio de Defensa de 113 millones de euros para la inversión en la compra de suelos de dicha operación Campamento.

Por otro lado, está la que conocen ustedes muy bien, la Sociedad Pública de Alquiler, de la que muchas veces hemos hablado aquí, que se creó en el año 2005 teóricamente para dinamizar el mercado de alquiler. Pues bien, señorías, si es porque haya dinamizado el mercado del alquiler, no ha tenido ningún éxito. Después de siete años intermedia en la actualidad en apenas 4.500 inmuebles de alquiler. Señorías, además de ineficacia, la sociedad ha generado en cinco años pérdidas por valor de 37 millones de euros, y eso que el plan de viabilidad esperaba obtener beneficios ya en 2008. Por si fuera poco, existe una demanda colectiva de la OCU —la Organización de Consumidores y Usuarios— contra la sociedad por incumplimiento de contratos. En un momento de necesario redimensionamiento del sector público es preciso, señorías, abordar la conveniencia de mantener este instrumento que tan costoso nos sale a todos los españoles.

En resumen, el Gobierno se encuentra con una deuda total de las empresas del grupo Fomento en torno a los 40.000 millones de euros, de los que 34.200 son endeudamiento a largo plazo y 5.800, a corto, algo más de 3 puntos del PIB. La ratio de endeudamiento se ha incrementado en un 50 por ciento entre 2005 y 2011 y nuestra ratio de solvencia se ha deteriorado en una proporción similar. Finalmente, la herencia de 6.173 millones de euros de gasto comprometido y crédito retenido para 2012 —que ya les he detallado— limita la capacidad para reordenar las infraestructuras.

Todos estos datos que les he referido, señorías, son sin duda preocupantes, máxime cuando una buena parte de la economía de nuestro país depende de los sectores que son responsabilidad del Ministerio de Fomento. Quiero decirles por ejemplo, aunque lo conocen bien, que el transporte aéreo es responsable de un 7 por ciento de nuestro PIB; la vivienda de un 4,5; el sector ferroviario de un 1,3; un uno por ciento, puertos; un 0,3, carreteras; la aportación del transporte terrestre es un 2,1. Las áreas de responsabilidad del Ministerio de Fomento suponen alrededor del 16 por ciento del PIB de nuestro país. Y en términos de empleo de las actividades del departamento: en aeropuertos se generan 140.000 empleos directos, 440.000 empleos totales, un 2 por ciento de la población activa; la gestión y la explotación del ferrocarril, 100.000 mil empleos; la construcción de obras ferroviarias, 220.000, y en puertos del Estado se genera una actividad de 200.000. La gestión y explotación de las carreteras supone 28.000 empleos y si añadimos los generados en la construcción de obras de carretera, 70.000. El transporte terrestre ocupa a 575.000 personas, lo que representa el 3,1 del total nacional. Todas estas cifras nos permiten indicar que alrededor de

un millón y medio de personas trabajan en tareas afectadas por las políticas que se desarrollan en este departamento.

Pero, señorías, este ministerio, a pesar de los elevados compromisos que hemos heredado, a pesar de la herencia, no renuncia a tener un programa y una propuesta seria, rigurosa y eficiente en materia de transportes, infraestructuras y vivienda. Tenemos cinco objetivos. El primero es situar las infraestructuras, el transporte y la vivienda al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo. El segundo es garantizar la cohesión territorial y el equilibrio entre todas las comunidades autónomas. El tercero es mejorar la eficiencia y la planificación y gestión de las infraestructuras y el transporte. El cuarto es impulsar la calidad de todos los servicios que proporcionamos desde nuestro ministerio. Y el quinto —como luego hablaré—, mejorar los derechos de los ciudadanos que miran a las administraciones públicas diciendo, eso sí: ¿qué hay de lo mío?

Señoras y señores diputados, el tiempo de las obras faraónicas ha terminado, el de los convenios sin dinero también ha terminado, se han acabado las autovías sin tráfico o las terminales sin pasajeros, no nos lo podemos permitir. Buscaremos la forma de hacer sostenible cada nueva infraestructura y, sobre todo, pondremos en marcha los instrumentos para que esas decisiones equivocadas con un amplio impacto en la sociedad no vuelvan a ocurrir. Todas las infraestructuras, señorías, deberán tener como finalidad mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos y aumentar la productividad económica. Las infraestructuras producen efectos dinamizadores a corto plazo, pero únicamente las que son utilizadas y necesarias, eso es fundamental y así crearán competitividad y empleo. Una infraestructura infrautilizada tiene un elevado coste de oportunidad; pero, eso sí, no pensamos renunciar a que ciudadanos que han tenido siempre tren ahora hayan perdido el tren, como los vecinos de Portas, en Pontevedra. Señorías, es obligado replantearse el modelo de planificación del transporte, las infraestructuras y la vivienda, lograr la viabilidad y la sostenibilidad de todas las infraestructuras que pongamos en marcha y huir del modelo que ha consistido en prometer —que está mal, pero vaya—, comprometer —que está peor— y sobre todo comprometer y prometer lo que no se tiene, y además prometer todo a todos y todo el tiempo.

La planificación actualmente vigente está recogida en el Plan de infraestructuras y transportes —PEIT—, aprobado por el Gobierno en el año 2005, y en un Plan extraordinario de infraestructuras —PEI—. Pues bien, este ejercicio de planificación se ha demostrado incumplido, tanto en buena parte de las actuaciones como en las dotaciones económicas asignadas y en el desarrollo de planes sectoriales. Este ejercicio, además, tenía que tener planes sectoriales, que los desconocemos, y su actualización en 2011 no se ha efectuado. Por otra parte, no es solo que no se haya conseguido licitar ni una tercera parte de lo previsto en el PEI, sino que en muchos

casos el anterior Ministerio de Economía y Hacienda no confiaba en el plan e impidió la licitación de las actuaciones, informándolas desfavorablemente. Les digo cuáles informo desfavorablemente: la autovía del Cantábrico, A-8, el tramo Solares-Torrelavega; la red arterial ferroviaria de Alicante; la electrificación de la línea de alta velocidad Zaragoza-Teruel o la línea de alta velocidad Palencia-Santander.

Quiero anunciarles, señorías, que el Ministerio de Fomento en el mes de julio presentará al Consejo de Ministros para su aprobación un nuevo Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, que, basado en el examen de la situación actual y la valoración rigurosa de las necesidades de la sociedad, establecerá las prioridades y programas hasta el año 2024, con el horizonte 2024. Su señal inequívoca va a ser el rigor más absoluto a la hora de abordar las inversiones y buscar la cohesión y equidad territorial. El desarrollo de este plan estará —y está desde luego— acompasado a todos los esfuerzos presupuestarios.

El compromiso primero va a ser mantener estable el esfuerzo inversor. Señorías, no nos podemos permitir, como ustedes saben, tener a muchas personas, y al sector en su conjunto, pendientes de un hilo. El Gobierno del Partido Popular en 2004 logró un porcentaje histórico en inversiones en infraestructuras sin afectar al déficit público. No fue un milagro; fue el resultado de una planificación seria, que incorporaba tanto la previsión de infraestructuras a ejecutar como los recursos. Sin embargo, las cosas no han sido de esta manera y en este momento hay un importante problema en todos los sectores productivos. Por eso, hay dos criterios en este compromiso: situar la inversión en los niveles acordes con el escenario macroeconómico general y con la realidad de nuestro sistema de transporte y, en segundo lugar, facilitar la actividad de los sectores productivos asociados a la obra pública, fijando un determinado nivel de inversión e intentando mantenerlo estable durante un periodo suficientemente largo para dar mayor certidumbre a estos sectores. La certeza es un valor económico de primera magnitud y un país serio y confiable es aquel que cuenta con un escenario estable.

Nada de lo anterior valdría para mucho si el plan no incorpora instrumentos suficientes para que esté razonablemente garantizada su financiación; financiación pública, estable y consolidada en el tiempo y, a la vez y dado el contexto presupuestario, explorar todas las posibles fuentes de financiación. El recurso a fórmulas de colaboración público-privadas equilibradas y viables —no como las que les contaba anteriormente, que han sido fallidas— ofrece oportunidades que es preciso aprovechar, como luego desarrollaré, e igualmente el acceso a los nuevos fondos europeos que van a estar disponibles para infraestructuras, transporte y vivienda. El segundo principio, señorías, será el máximo rigor económico en la priorización de las inversiones. El criterio será el rigor económico. Señorías, rigor económico no significa invertir menos, significa invertir mejor, de

manera que los recursos se destinen a aquellas actuaciones que aporten mayor beneficio al conjunto de la sociedad. El tercer principio es reforzar la visión de conjunto del sistema de transporte, la intermodalidad. Respecto a la intermodalidad, una cosa es hablar de ella y otra es hacer infraestructuras que aseguren la intermodalidad. Y el cuarto principio es que el plan tenga una visión de movilidad sostenible y que garantice la accesibilidad y el respeto al medio ambiente. Hoy en día no es posible plantear una planificación del transporte que no se apoye en principios de movilidad sostenible. Las estrategias y planes de nuestros socios en la Unión Europea y el propio libro blanco de la Comisión hacen de la sostenibilidad uno de los ejes básicos de la actuación. Respetaremos escrupulosamente los requerimientos de la legislación ambiental, y en particular los de la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Señorías, no hay infraestructuras sin financiación. Aprovechar al máximo los recursos con los que contamos en el presupuesto público es una necesidad. Resulta esencial promover un nuevo modelo de gestión económica presupuestaria que erradique dos lacras que estamos viviendo: por un lado, debemos evitar la falta de una adecuada planificación presupuestaria de las inversiones y de las políticas de ayudas públicas, de modo que se inserten en un escenario presupuestario plurianual pero realista, y por otro lado, debemos impedir la financiación de la obra pública con índices insostenibles de apalancamiento financiero que debilitan la posición de nuestras empresas públicas y comprometen su capacidad para poder atender nuevas inversiones en el futuro. En definitiva, se debe imponer un nuevo modelo de gestión eficiente y compatible con la evolución económica en los próximos años, frente al modelo inviable e insostenible.

Con el fin de hacer accesible la financiación privada de las infraestructuras, acometeremos las siguientes actuaciones. Primero, potenciaremos la participación de agentes en el mercado de capitales, poco presentes en la financiación de infraestructuras a través de las PPP en España, como los fondos de inversión. En segundo lugar y muy importante, modificaremos la legislación que rige las autopistas de peaje para establecer un nuevo modelo que haga viable el sistema concesional, de forma que se regulen los supuestos en que procede el reequilibrio financiero de las concesiones, el régimen de propiedad de los terrenos expropiados o el rescate de las concesiones. Y en tercer lugar, trabajaremos en las instituciones comunitarias para acceder en la mayor medida posible a los fondos europeos. Con todos estos elementos elaboraremos el Pitvi —el plan de infraestructuras, transporte y vivienda—, que tendrá un horizonte temporal en 2024. Estamos trabajando en una estimación coordinada con el Ministerio de Hacienda, realista y basada en el entorno y en las proyecciones temporales de este periodo. Este plan tiene un contenido que ahora les paso a detallar.

Empiezo por carreteras. La política de carreteras apostará por la calidad, la seguridad y la sostenibilidad como valores inseparables pero diferenciables que presidirán en todo momento cada una de las actuaciones que llevemos a cabo. Nuestro objetivo en carreteras se va a centrar en cuatro aspectos: primero, finalización de los itinerarios ya empezados con el objetivo de cerrar el mallado de la red; segundo, realización de una nueva planificación más acorde con la realidad y necesidades actuales; tercero, optimización de la gestión en mantenimiento y conservación de nuestras carreteras, y cuarto, la mejora continua de la seguridad viaria. Y vamos a actuar en cuatro áreas que ustedes conocen bien: en primer lugar, la red de gran capacidad; en segundo lugar, la red convencional; en tercer lugar, el entorno urbano, y en cuarto lugar, la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras. El objetivo —seguro que lo comparto conmigo— es un sistema de transporte adaptado a las necesidades, eficiente y sostenible.

En gran capacidad tenemos que encontrar el modo de que lo prioritario sea prioritario. Por eso los corredores multimodales de la red transeuropea de transporte son prioritarios. Les voy a citar, entre otros tramos, los siguientes —espero no aburrirles—: primero, los pendientes de la Autovía del Cantábrico en Galicia y en Asturias; segundo, el cierre de la Autovía A-66, Ruta de la Plata, con la ejecución del tramo Benavente-Zamora; finalizar los tramos en ejecución de la Autovía A-7 en Granada y Almería y entre Nerja y Adra; completar el itinerario Pamplona-Jaca-Huesca-Lleida, y el tramo Lugo-Santiago de Compostela. Además de los itinerarios anteriores, acometeremos las siguientes actuaciones. En la autovía del Duero, la A-11, se completarán todos los tramos para disponer de este importante eje transversal desde Soria hasta la frontera de Portugal. Para que se hagan idea, 265 kilómetros y 941 millones de euros. Autovía Camino de Santiago, la A-12, que conocemos bien, 89 kilómetros por un valor de más de 290 millones de euros. La autovía Logroño-Navarra, la A-13. La autovía Lleida-frontera francesa, la A-14, con una inversión de 534 millones de euros. La autovía de Navarra, Medinaceli-Soria-Tudela, la A-15. La autovía del Nordeste, la A-2, con una inversión de 1.629 millones. La autovía Daroca-Calatayud, que quedan 43 kilómetros, 250 millones de euros. La Figueres-Olot. La Tarragona-Montblanc, 352 millones. La autovía Linares-Albacete. La Cieza-Fuente de la Higuera. La autovía del Sur, la A-4. La autovía Ávila-Cuenca-Teruel. La autovía Ciudad Real-Puerto Llano. La autovía de Extremadura-Comunidad Valenciana, la A-43, 500 millones de euros. La autovía Costa de la Luz. La autovía de las Rías Baixas, la A-52, 10 kilómetros, 169 millones de euros. La autovía Lugo-Ourense, la A-56. La autovía A-57, en Pontevedra, que tanto me toca, 30 kilómetros, 425 millones de euros. La autovía de la conexión de la A-57 con la AP-9. La autovía Valladolid-León, la A-60. La conocida autovía de Castilla, la A-62. La autovía Oviedo-La Espina-Canero. La autovía

Benavente-Palencia. La autovía Monforte-Chantada. La autovía Burgos-Aguilar de Campoo. La autovía Ponferrada-Ourense, la A-76. La autovía orbital de Barcelona, la B-40, 40 kilómetros y una inversión de 534 millones de euros. La autovía Reus-Barcelona, la T-11. La autovía Tarancón-Guadalajara. La autovía Huelva-Zafra. La autovía Badajoz-Granada, A-81. La autovía León-La Robla, la N-630. La autovía Alcolea-Monreal del Campo. La autovía Daroca-Calatayud. La autovía Barreiros-San Cibrao. En total, 3.500 kilómetros, con una inversión superior a 18.668 millones de euros. Por último, y en carreteras, para incrementar el nivel de servicio que ofrece la red existente se planificarán nuevos carriles de circulación en vías de alta capacidad. Construiremos 600 kilómetros de nuevos carriles, con un importe de 1.265 millones de euros. Pero aquí no termina carreteras, tenemos una red convencional que necesita actuaciones de acondicionamiento, variantes de población, cesión de travesías y tramos sin funcionalidad como red del Estado. El importe de todas estas actuaciones supera los 6.200 millones de euros. En acondicionamiento, hay que acondicionar a día de hoy 1.110 kilómetros, con un presupuesto de 2.770 millones de euros. Para la ejecución de variantes de población el cálculo de los servicios técnicos son 380 kilómetros nuevos, 1.523 millones. Y también hay que acometer la transferencia en la titularidad de tramos de carretera que han quedado fuera de la red del Estado. Esa cesión, como saben, lleva aparejado un coste de 2.000 millones de euros.

Pero también, y lo vivimos muchos de nosotros, hay que hacer actuaciones en el entorno urbano: actuaciones en circunvalaciones, mejora del transporte público, acceso a puertos y aeropuertos y otras actuaciones de mejora. El objetivo es facilitar el servicio a los vehículos que se incorporan o abandonan la red de largo recorrido. En circunvalación mucho tenemos todavía que hacer. Se programaron prioritariamente algunos itinerarios que todavía están sin hacer. Les voy a citar algunos, alguno que conozco bien y otros por los que no he podido transitar porque no existen: la variante sur de Huesca; la variante sur de Cáceres; la variante norte de Ourense o, la que conozco bien por su inexistencia, la circunvalación este de Pontevedra, de 15 kilómetros y 182 millones de euros, de la que convendría destacar, y no porque yo viva allí, que es la única capital de provincia que hoy no tiene circunvalación; la ronda este de Valladolid; la ronda este de León, y la circunvalación de Granada. También, señorías, hay que trabajar para la construcción de plataformas reservadas para el transporte público destinadas a descongestionar los accesos a la ciudad y favorecer el transporte público, potenciando el desarrollo sostenible en ciudades, entre otras, como Málaga, Oviedo, Gijón, Avilés, Barcelona y Madrid. Se replantearán los estudios en marcha, dado que en algunos los costes obtenidos son excesivos.

Accesos portuarios y aeroportuarios. Los accesos aeroportuarios —lo conocen ustedes bien porque aquí estamos personas que representamos a todas las comu-

nidades autónomas— son un elemento imprescindible para garantizar la funcionalidad de los aeropuertos. Por este motivo se actuará cuando menos en los aeropuertos de Málaga, Barcelona, A Coruña, Vigo, Alicante y la mejora de la conexión del acceso al aeropuerto de Melilla. Y en accesos portuarios las actuaciones son los accesos viarios a puertos, que se centran en la creación de nuevos accesos. Así, hay que hacer una serie de actuaciones en la red de carreteras del Estado encaminadas a mejorar la accesibilidad a puertos, cuando menos a los siguientes: al puerto de Málaga, al puerto de La Línea, al de Santamaría, a Huelva, a Cádiz, a Algeciras, Almería, El Musel, Avilés, Barcelona, A Coruña, Valencia, Castellón y Gandía. Presupuesto: más de 684 millones de euros. Dentro de este capítulo se encuentra la terminación del nuevo acceso a Cádiz y la terminación de las obras de la ronda de la bahía de Santander, entre otras.

Sin salir de este capítulo de carreteras, hay que mejorar la gestión de la conservación y la seguridad vial. Aumentaremos y optimizaremos la inversión en mantenimiento y conservación de las redes de infraestructuras existentes para mejorar la seguridad y calidad de los usuarios. Debemos mantener el valor patrimonial de nuestras infraestructuras. De todos es conocida esa regla de que un euro que no se invierte en mantenimiento hoy supone 5 euros en cinco años en reparaciones y 25 euros en diez años en reconstrucciones. En esta línea, ejecutaremos los procesos de licitación de los contratos de conservación integral y se estudiarán nuevas fórmulas que permitan reducir sus costes sin renunciar a sus prestaciones. Actualmente el gasto, como saben, es de 460 millones de euros al año, y les recuerdo que 17 subsectores están sin contrato en este momento, encargada su gestión a los de al lado. Optimizaremos los medios humanos y materiales que se utilizan en vialidad invernal y crearemos un comité específico para su gestión.

Señorías, la seguridad es un objetivo explícito. La seguridad viaria constituye una prioridad en la actuación del Ministerio de Fomento y por eso propondremos la mejora de la estrategia de seguridad vial 2011-2020 para desarrollar actuaciones de mejora, como luego les mencionaré. Durante esta legislatura ya acometeremos las siguientes medidas: actuaciones de mejora en los tramos de concentración de accidentes, instalación y adecuación de barreras de seguridad y barreras para la protección de motocicletas, adecuación y mejora de la seguridad en los túneles, refuerzo del firme, pintura y señalización, y actualización de la normativa vigente en materia de señalización. En total estamos hablando de más de 52.403 millones de euros para todo lo que he dicho hasta ahora.

Si las carreteras son importantes y nos unen más, los ferrocarriles y la política ferroviaria de infraestructuras va a ser fundamental en este departamento, y aquí hay cuatro ámbitos en los que vamos a actuar. En primer lugar, completar la red de alta velocidad para que todos los ciudadanos tengan acceso a unos servicios de transporte similares, de forma especial en aquellas comuni-

dades autónomas que no cuentan —que no contamos todavía— con la conexión de alta velocidad. En segundo lugar, la mejora de la red convencional con el fin de garantizar la vertebración territorial de nuestra nación; pero la vertebración, señorías, es para todos. En tercer lugar, incrementar la calidad del servicio de cercanías, y, en cuarto lugar, homogeneizar nuestro tejido ferroviario. La apuesta por el ancho europeo, señorías, es irrenunciable. La red española no puede seguir aislada de la red europea por la diferencia de ancho de nuestras vías. La red de alta velocidad seguirá construyéndose en ancho europeo y todas las inversiones de modernización de la red convencional incluirán la travesía polivalente para facilitar la futura conversión al ancho europeo, y donde resulte conveniente, como muy bien me dicen los técnicos, se instalarán los tres hilos para posibilitar la explotación de ambos anchos.

Señorías, para finalizar las actuaciones en marcha y abordar las nuevas necesidades en alta velocidad, desarrollaremos las siguientes actuaciones por un importe de más de 25.000 millones de euros. De lo que les hablo es de todo lo que no está hecho; lo digo por si acaso hubiera alguna duda. En primer lugar, Madrid-Galicia, que es Olmedo-Zamora-Ourense-Vigo, incluida la variante de Cerdedo, donde la inversión pendiente es de 8.517 millones de euros. En segundo lugar, acceso a Asturias en alta velocidad, Venta de Baños-León-variante de Pajares-Pola de Lena, en ancho internacional hasta Pola de Lena, con una inversión pendiente de 1.719 millones de euros. Hay que terminar los túneles, señorías. En tercer lugar, Madrid-País Vasco, Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria y la Y vasca. La inversión pendiente es de 4.323 millones de euros. Tengo que destacar que en este momento se está llevando a cabo la financiación de las obras de plataforma del ramal guipuzcoano con un coste estimado de 642 millones de euros. Hay un compromiso de terminar entre todos la Y vasca. En cuarto lugar, el corredor navarro, Castejón-Pamplona, con un inversión pendiente de 875 millones de euros. En quinto lugar, el corredor del mediterráneo —perdonen que les aburra—, Barcelona-frontera francesa, La Encina-Valencia, Albacete-Alicante, Alicante-Murcia, Murcia-Almería, Antequera-Granada, Granada-Algeciras y lo que resta del corredor Madrid-Levante: Albacete-Murcia-Cartagena. Valor de la inversión: 6.543 millones. En sexto lugar, la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona en Tarragona, con una inversión pendiente de 380 millones de euros. Madrid-Extremadura, es decir, Navalmoral-Cáceres-Badajoz, que están pendientes 2.651 millones de euros. El eje atlántico, con una inversión pendiente de 898 millones de euros, incluyendo la nueva estación de Vigo. Como saben, en este momento dos empresas que habían mostrado interés por el concurso de la nueva estación de Vigo, de 184 millones de euros, han retirado su oferta. Sevilla-Cádiz, 195 millones. Madrid-Jaén, Alcázar-Manzanares-Linares-Casas de Torrubia y Grañena-Jaén, 239 millones. Ampliación de

la estación de Atocha y conexión en ancho UIC de las estaciones de Atocha y Chamartín, 630 millones. Las estaciones de alta velocidad que tenemos todavía pendientes. La línea Palencia-Santander, 3.480 millones. La Sevilla-Huelva, 1.200 o la Valencia-Castellón, 3.800. Sin olvidar la Ourense-Lugo, la variante que conocemos en Galicia como la Puebla de San Julián, con una inversión pendiente de 45 millones de euros.

Adicionalmente, hay todavía cosas que pagar. Quedan pendientes 162 millones de euros —que parecería poca cosa, pero que para mí es muchísimo— de líneas que ya se pusieron en servicio pero que aún no se han finalizado completamente; es decir, que no se han pagado del todo las certificaciones. Entre ellas hay varios pagos: Madrid-Valladolid, Córdoba-Málaga y Ourense-Santiago. Luego, hay otros 240 millones de inversiones en el conjunto de la red de material móvil para pruebas, suministro de vía y aparatos de vía o asistencias técnicas. Esa es la parte que tiene que ver con la alta velocidad.

Ahora voy a la red convencional. La inversión en este segmento de transporte ferroviario estará asociada a la modernización de las infraestructuras y del material móvil, para lo que contamos con una asignación de 450 millones de euros anuales. Es lo que hay. Adicionalmente, se destinarán 860 millones de euros al mantenimiento de la red administrada por Adif y FEVE. De esta manera superaremos las tradicionales deficiencias en algunos tramos de la red; por ejemplo, el carril entre Mérida y Puertollano, que me dicen que data de 1920, o la catenaria entre Santander y Palencia, que es de los setenta. No es que ser antiguo sea malo, es que implica que el tren puede ir a poco más de 20 kilómetros por hora.

Por otra parte, el análisis del uso y frecuentación de las líneas de medio recorrido nos va a permitir identificar áreas de mejora, coordinándolo con el mantenimiento de aquellas líneas que resulten relevantes para la vertebración territorial y el servicio a algunos ámbitos geográficos singulares. Estoy pensando en los tramos fronterizos con Portugal, tanto en Extremadura como en Galicia, o en el ferrocarril de Canfranc.

Pero, señorías, también tenemos la red de cercanías. Como saben, hay un uso intensivo de la red de cercanías por parte de los ciudadanos que residen en el entorno de las grandes ciudades. Esto nos obliga a ser especialmente exigentes. Por ello, vamos a llevar a cabo un plan de cercanías global junto con las comunidades autónomas que incluirá la extensión de la longitud de la red; el aumento de la accesibilidad, capacidad y seguridad, y la creación de nuevas estaciones. Se identificarán los factores de calidad claves y la mejora de la intermodalidad. Para la definición de este plan es necesario analizar las inversiones en marcha y planificar el futuro, y por eso, entre otras, hay un compromiso ya elaborado y estudiado en algunas, como las siguientes: el Plan de cercanías para la Comunidad Valenciana, el Plan de cercanías de Sevilla, con una mejora de la capacidad del anillo exterior y un mejor desarrollo del acceso ferroviario. En Cataluña, por

ejemplo, la actuación más importante en cercanías se refiere al nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat, cuyas obras ya están adjudicadas pero están paradas. En relación con la Comunidad de Madrid, sepan que esta comunidad, cómo no, está en la agenda del ministerio y por eso la colaboración en cercanías con la Comunidad de Madrid va a ser también uno de los objetivos prioritarios. Por último —y no por último menos importante—, como imaginan, Galicia, donde potenciaremos la red ferroviaria convencional para su aprovechamiento para los servicios ferroviarios de proximidad —que llamamos nosotros— y el transporte de mercancías. Para ello crearemos —espero que con el apoyo del resto de los grupos políticos y de la comunidad autónoma— una gerencia de cercanías de Galicia, cuyo fin no es otro que coordinar estas actuaciones. ¿Por qué, señorías? Porque si alguien conoce las cercanías es la propia comunidad autónoma, son las administraciones locales, son los ciudadanos que todas las mañanas se tienen que levantar, algunos de los cuales tenían un tren a las ocho de la mañana y hoy muchas personas mayores no tienen otra alternativa que el que les lleve uno de sus nietos a la ciudad.

Señorías, también hay una parte fundamental en nuestro ministerio que está incluida en este plan, que es el sector de transportes terrestres. Le decía antes que las infraestructuras son el sustrato para un transporte eficiente que contribuye al desarrollo económico. Debemos ser capaces de garantizar el derecho a la movilidad de las personas mediante el modo de transporte o combinación de los mismos que sea eficiente en cada momento. En el caso del transporte terrestre de viajeros, este compromiso se va a traducir en medidas concretas. Primero, definiremos en consenso con las comunidades autónomas los servicios de media distancia que resulte pertinente sujetar a OSP, a obligación de servicio público, sobre la base de la determinación de criterios objetivos y cuantificables; identificaremos los trayectos que están asegurados en todo caso para facilitar la comunicación por ferrocarril de pequeños núcleos de población, en los que tradicionalmente el tren ha formado parte de la cultura y de la vida de la gente que menos tiene y en los que los trenes automotores han resultado muy útiles para dar servicio en estas líneas de baja ocupación. Aquí estamos una generación —por lo menos la mía— que sabrá que cuando hablo de un ferrobús me refiero al modo en que nos desplazábamos para ir a la universidad o para ir a estudiar.

En segundo lugar, estableceremos nuevas fórmulas de vinculación contractual más eficiente entre la administración titular de los servicios ferroviarios de viajeros y el operador que los presta, que garanticen unos estándares de seguridad, calidad, accesibilidad con incentivos y penalizaciones en función de su nivel de incumplimiento; estoy pensando en la transferencia a la Comunidad de Cataluña y los problemas que me transmite la propia Generalitat que se están produciendo de forma permanente. Les anuncio ya que el martes estaré todo el

día en Barcelona reuniéndome con las autoridades de la comunidad autónoma, así como con todas las personas que están operando allí para intentar —no en ese día, ya que seguro que en un día se resuelven pocas cosas— fijar y comprometer que eso tiene que funcionar, porque es un modelo que otros deberíamos imitar, pero si el modelo es bueno. Asimismo, llevaremos a cabo el Plan de renovación de las concesiones de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera en colaboración con las comunidades autónomas. Me he fijado en que hay concesiones de líneas que a primera vista uno pensaría que no son líneas de interés general y, sin embargo, me estoy encontrando con trayectos que todos entenderíamos que son de interés general y que no tienen ningún tipo de cobertura, y me he preguntado por qué. La respuesta la tienen ustedes también: es porque las cosas no solo hay que observarlas y diagnosticarlas, hay que ponerles tratamiento.

Pero el transporte es también el transporte de mercancías. Todos los que están aquí saben mucho más de esto que yo. Esta modalidad de transporte parte de una situación bastante insatisfactoria debido al desequilibrio en el reparto modal del transporte de mercancías. España es hoy en día, entre los países más significativos de la Unión Europea, el país donde el transporte de mercancías tiene una menor participación en el transporte terrestre, ya que su cuota no llega al 4 por ciento, mientras que en Alemania supone alrededor del 20 por ciento, en Francia del 15 y en Italia o Reino Unido más del 10.

Vamos a promover cuatro actuaciones, las más importantes. En primer lugar, promover surcos preferentes para mercancías, donde existan corredores paralelos de alta velocidad, como por ejemplo el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona. En segundo lugar, desarrollar lo que se conoce como servicios de autopistas ferroviarias, mediante sistemas de concesión, previo análisis de su viabilidad. He intentado documentarme estos días al respecto y se me ha explicado —es un proyecto muy interesante— lo bien que funcionan algunas experiencias que existen en Francia, que atraviesan incluso los Alpes o el túnel de la Mancha. Todo eso está recogido y ampliado en lo que se conoce como el programa Marco Polo, y es uno de los proyectos que vamos a impulsar. En tercer lugar, llevaremos a cabo la separación de los tráfico de mercancías respecto de los de viajeros en el ámbito de las grandes ciudades, construyendo para ello las necesarias vías de circunvalación. Ustedes habrán observado como yo, que no soy del sector ferroviario, que al llegar a algunas estaciones siempre se ve un montón de vagones aparcados, y uno se pregunta por qué hay tantos vagones aparcados. Pues por una razón muy sencilla, porque no pueden circular. ¿Y por qué no pueden circular? Porque no tienen vía. ¿Y por qué no tienen vía? Porque las vías hay que planificarlas, por lo que he deducido en este mes, desde las 00:00 horas a las 24:00 horas. Muy sencillo y, sin embargo, no está planificado. Impulsaremos también la conexión de los puertos de interés general en la red ferroviaria, a los que

luego me referiré. Hay que considerar que la escasa participación del ferrocarril en el transporte de mercancías no se debe en exclusiva a la carencia de infraestructuras, sino que deriva de la incapacidad de atender las necesidades de la demanda, cada vez más exigente. Para corregir esta situación es necesario adoptar medidas de reequilibrio y, sobre todo, que haya una oferta competitiva de verdad. Por último, señorías, creemos necesario retomar la tramitación de la modificación que el anterior Gobierno tenía en marcha, la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres, impulsando medidas que garanticen una mayor eficiencia para el sector, reduciendo cargas administrativas, mejorando el tamaño y equipamiento de las empresas, y mejorando el nivel profesional y de formación.

Señorías, hablar del ferrocarril es hablar de Renfe. En Renfe hay muchas cosas que abordar después del diagnóstico que hemos elaborado. Hay una serie de áreas fundamentales: qué hacer en viajeros, qué hacer en cercanías, qué hacer en mercancías y, si me permiten finalmente, qué hacer en su organización. En viajeros, como soy viajera y ustedes también, es fundamental mejorar los sistemas de información y venta, sabiendo aprovechar las ventajas de nuevas tecnologías de comunicación y con la expedición, como ya se hace en otros lugares, de lo que se conoce como el billete integrado, combinado tanto interna como externamente. Vamos a elaborar y lanzar una oferta comercial con productos más atractivos que genere nuevas demandas, flexibilizar los precios, como se está haciendo en otros países, y mejorar las prestaciones en los sistemas de información, venta y posventa, mediante los planes de flexibilización en la adquisición, cambio y modificación de los billetes. En segundo lugar, en cercanías Renfe realizará un esfuerzo y una apuesta clara para mejorar de forma integral la calidad de sus servicios de cercanías, que en todo caso deben ser lo suficientemente atractivos para cubrir las necesidades que determinen las autoridades competentes en términos de mejora de accesibilidad, fiabilidad, confort y puntualidad. En tercer lugar, las mercancías. Estimularemos la competencia real como forma para incrementar la cuota del ferrocarril y mejora de la logística integral, lo que se conoce como transporte puerta a puerta. Les decía que además hay que hacer mejoras en la organización. Revisaremos el actual modelo de filiales en el transporte de mercancías con criterios económicos de eficacia y de viabilidad jurídica, y con el objetivo de eliminar duplicidades y solapamientos y ganar cuotas de eficiencia y eficacia.

Por último, FEVE. Los objetivos para FEVE son los siguientes: Mejorar la calidad del servicio y la seguridad con nuevos sistemas de detección de incidencias, así como control de velocidad. En FEVE se va a llevar a cabo un plan global de rentabilidad y revisión de costes —recuerden lo que les decía hace unos minutos sobre la situación de FEVE—, de racionalización del modelo organizativo y de optimización de las inversiones precisas, limitándolas a lo que es necesario, con esa voca-

ción de servicio público. Potenciaremos la relación con otras empresas ferroviarias como Euskotren, en el País Vasco, o Renfe a nivel estatal. En el ámbito internacional, aprovecharemos la experiencia en trenes turísticos para prestar asistencia técnica a otros países y potenciar aún más la venta de material móvil.

Señorías, en este momento llevo aproximadamente tres cuartos de hora —faltan me parece cuatro minutos— de intervención, y voy a hablar todavía del resto de los sectores y de los objetivos dirigidos a los ciudadanos. Sé, estoy segura, que ustedes coinciden conmigo en que el sector aéreo tiene por delante grandes desafíos. Que se lo digan a todos los viajeros que han visto cómo, día a día, cada vez tienen que esperar más, cada vez tienen que hacer controles que les hacen perder más tiempo y cada vez están viendo cómo sus derechos se vulneran. El sector aéreo desempeña un rol fundamental para nuestro país, puesto que aparte de ejercer como medio insustituible para dinamizar y hacer realidad las relaciones comerciales y sociales de España con el resto de los países, actúa como una importante fuente de creación de empleo y riqueza. Durante los últimos años hemos sido testigos de la progresiva apertura y liberalización del sector. Hemos podido comprobar algunos de sus beneficios, pero también estamos siendo testigos de los muchos problemas que hemos heredado en estos años. Por eso, quiero decirles que hay que poner el sector al servicio, sobre todo, de los ciudadanos, al servicio del crecimiento, de la recuperación económica y la administración aeronáutica al servicio de los usuarios.

Como conocen, señorías, recientemente hemos adoptado la decisión de suspender los concursos convocados para la adjudicación de la gestión de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Considero que el contexto económico actual, al que me he referido anteriormente, hacía absolutamente inadecuada la decisión que se iba a tomar en estos momentos para el modelo futuro de la gestión aeronáutica y aeroportuaria en España. Además, estoy persuadida de que en el caso de AENA el todo vale más que las partes. Fíjense, la valoración de AENA ha bajado casi a la mitad la valoración realizada por agencias externas. Estamos trabajando con la participación de todos los agentes implicados en un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que permita poner en valor la organización bajo estrictos parámetros de eficiencia y viabilidad, sin perder el referente de un servicio público que dé cohesión a todos los ciudadanos. Este ministerio va a desarrollar un modelo de gestión que en Barajas, en El Prat y en el resto de los aeropuertos garantice la calidad del servicio a los ciudadanos, la generación de riqueza y la creación de valor. Tendrá como objetivos los siguientes: mejorar la calidad y la accesibilidad, aprovechamiento de la capacidad de la navegación aérea que incide directamente en los índices de puntualidad, optimización de las actividades comerciales y poner en valor, mediante un plan de mejora de los ingresos y ajuste de los gastos, al gran operador aeroportuario. Debe garantizar que se racionalicen las inversiones, teniendo en

cuenta su elevado nivel de endeudamiento. Las inversiones se acometerán de manera selectiva persiguiendo el impacto a corto y medio plazo, y buscando la intermodalidad. No realizaremos, señorías, inversiones aeroportuarias como las que se han ejecutado, algunas de ellas en los últimos años, que no se justifican mediante criterios de rentabilidad social y económica. ¿Me pueden explicar cómo puede haber aparcamientos que tienen hasta dos y tres plantas cerradas porque ahora se ha visto que son excesivamente grandes? Un elevado número de aeropuertos tiene pérdidas dado su reducido número de pasajeros y sus altos costes. Abordaremos una reestructuración económica financiera de los actuales aeropuertos y también reduciremos costes en todo aquello que se pueda reducir, sin afectar, desde luego, a la seguridad y a la operatividad y calidad del servicio. Por otra parte, vamos a definir con los representantes de las comunidades autónomas competentes en esta materia la mejor coordinación entre el transporte aéreo y el acceso a las ciudades e impulsaremos el liderazgo mundial de AENA en la gestión aeroportuaria a través de su internacionalización y de su mayor generación de ingresos, la venta de su *know-how*.

Señorías, antes de continuar con el desarrollo de los distintos sectores del transporte considero obligado, aunque va a haber una comparecencia específica para ello, hablarles de lo que pasó en Spanair como consecuencia de la suspensión abrupta y sin previo aviso de actividades de la compañía Spanair. Como ustedes conocen, el pasado 27 de enero a las 20:16 horas la Agencia Estatal de Seguridad Aérea recibió una comunicación del director general de Spanair notificando la suspensión indefinida de sus operaciones desde las 02:00 horas del día 28. Lamentablemente, media hora antes ya habían suspendido el vuelo Madrid-Ibiza. Por cierto, quien les habla, la ministra de Fomento, a las 18:00 horas de la tarde llamó por teléfono al presidente de la compañía para decirle que nos estaban llegando a través de los trabajadores información de que la compañía iba a suspender la actividad. Señorías, quiero trasladarle que ni la ministra de Fomento ni ninguno de los órganos competentes del Ministerio de Fomento recibió en ningún momento notificación previa a las 08:16 *post meridiem*, ninguna notificación de tal suspensión. Por otro lado, quiero decirles también que desde ese momento el objetivo principal del ministerio fue asegurar y garantizar los derechos de los pasajeros, tal y como están desarrollados en el Reglamento 261/2004 de la Unión Europea y exigir a la compañía el cumplimiento de sus obligaciones. Por otra parte, en la mañana del 28 de enero se notificó a Spanair el inicio de un procedimiento sancionador por dos infracciones muy graves de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, al incumplir la continuidad en la prestación del servicio y al no garantizar los derechos de los pasajeros. Después de las dos semanas transcurridas desde el desencadenamiento de esta situación, consideramos que es necesario plantearnos algunas medidas que nos permitan afrontar

posibles situaciones futuras como las que hemos vivido en estos días y para ello vamos a trabajar ya para adoptar medidas normativas y operativas para permitir dotar a AESA, a la Agencia de Seguridad, de las capacidades necesarias para la supervisión de las compañías aéreas al inicio de la actividad y, sobre todo, a la suspensión de la actividad.

Señorías, la primera sorpresa que me he llevado es que en este país para que uno pueda operar el procedimiento es largo, es tedioso y es abultado, lo cual no me parece mal —lo de tedioso me parece menos bien—, pero curiosamente para suspender la actividad basta con comunicarlo, lo cual a los ciudadanos les causa sorpresa, y a mí también me la causó. Por eso quiero decirles que en el ámbito de la normativa en nuestro país y cuando no tengamos competencia en el ámbito comunitario, porque así lo propondré, todos los que operan en este país tienen responsabilidades a la entrada, pero las van a tener también cuando alguien quiera dejar de operar. Y vamos a establecer también un procedimiento obligatorio para las compañías que se vean obligadas a suspender su actividad por motivos empresariales, de manera que los derechos de los usuarios nunca —y digo nunca— estén subordinados a los intereses empresariales o de las compañías. Como en los próximos días tendré ocasiones de comparecer en esta Comisión, detallaré más a fondo todo este trabajo que nos queda por delante, en el que por cierto me gustaría contar con todos ustedes. Quiero también mostrar mi apoyo a todos los trabajadores afectados, con cuyos representantes nos hemos reunido a lo largo de estos últimos días, con algunos de ellos hemos hablado a lo largo del día de hoy y quiero transmitirles a todos los profesionales del sector aéreo el apoyo y el compromiso del Ministerio de Fomento con todos ellos y decirles que las políticas de este sector son claves para mantener el crecimiento, sobre todo porque tenemos magníficos profesionales.

Señorías, hay un sector fundamental también en nuestro país que es el sector marítimo y nuestros puertos. En lo que respecta al sector del transporte marítimo, los objetivos de esta legislatura y las medidas a adoptar para alcanzarlos pueden agruparse en tres campos de actuación —llevamos cincuenta minutos, señor presidente: la regulación de la marina mercante, la seguridad marítima y los puertos de interés general. Respecto de la regulación de la marina mercante, tenemos por objetivo la reducción de las cargas y trabas administrativas que soportan nuestras empresas y dotar al sector marítimo de una normativa que les permita competir en un sector tan globalizado como el marítimo. Vamos a ser exigentes con los más altos estándares de seguridad marítima y de protección del medio marino para que nuestras empresas no tengan una desventaja competitiva frente a ningún otro país, y vamos a conseguir que el Servicio Público de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación se preste con criterios de eficacia y eficiencia.

En puertos tenemos que garantizar la viabilidad financiera de todas las autoridades portuarias de forma com-

patible con el marco jurídico vigente para los puertos de interés general del Estado; mejorar la competitividad; avanzar en la accesibilidad viaria y ferroviaria; fomentar el transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar incrementando su situación competitiva. En general, los puertos españoles, como saben bien, están dotados de infraestructuras básicas, obras de abrigo y accesibilidad marítima que les permiten disponer de superficie de agua abrigada para permitir su crecimiento para los próximos años. Para el resto de las infraestructuras hay que potenciar también —hablo de obras, según me transmiten los técnicos, de atraque, de generación de suelo, de habilitaciones— la inversión privada y la colaboración público-privada.

En cuanto a las inversiones públicas portuarias más relevantes, les voy a citar algunas: La habilitación de superficies y atraques en la nueva dársena de Langosteira, en *o porto da* Coruña; la terminación de las obras de infraestructura y habilitación de superficies de Isla Verde exterior en el puerto de la bahía de Algeciras; las obras de la nueva terminal de contenedores y de accesibilidad en la bahía de Cádiz; la terminación de las obras de la explanada y muelles comerciales en el puerto de Ibiza; la terminación de las obras en la terminal de contenedores de El Prat en el puerto de Barcelona, además de lo que hablaré después de la accesibilidad ferroviaria; los muelles de Zierbena en el puerto de Bilbao; la terminación del dique exterior, ejecución de muelles y habilitación de superficies de la dársena que se conoce como La Esfinge en las Palmas de Gran Canaria; el desarrollo de las obras del puerto de Granadilla en Tenerife o los accesos marítimos al puerto de Sevilla; el nuevo muelle de la Química del puerto de Tarragona, o también la terminación de las obras de abrigo de la dársena norte y nuevas obras del atraque de Valencia.

Las inversiones públicas en estas infraestructuras se han valorado por la autoridad de Puertos del Estado para esta legislatura en 2.000 millones. Independientemente de lo anterior, hay dos grandes proyectos; a uno de ellos me referí en el Senado hace apenas unos días, como es el nuevo puerto exterior de Pasajes y el Gorguel, en el puerto de Cartagena, con un presupuesto de 850 millones en el primer caso y de 750 en el segundo, pero cuyos planes directores se encuentran hoy en día en fase de tramitación ambiental. En cualquier caso, señorita, quedará garantizada la viabilidad económico-financiera de las obras y asegurados los fondos públicos y privados que hagan viable la operación para mejorar la competitividad de nuestros puertos. Pero para mejorar esa competitividad, también tenemos que fomentar la competencia en la prestación de servicios portuarios; reducir las tasas aeroportuarias a medida que se están reestructurando todas las autoridades portuarias y se exigirán en los concursos concesionales la utilización de tecnologías que den más avance en la productividad y en la automatización de las terminales.

Quiero anunciarles que además queremos promover un pacto por la competitividad de nuestros puertos con

todos los agentes sociales. La conectividad de los puertos con las redes transeuropeas de transporte viarias y ferroviarias son fundamentales para el desarrollo de la intermodalidad, así como para potenciar la posición de España para la captación de mercancías en tránsito con origen o destino en el resto de países europeos. Para ello se establecerá la programación racional y selectiva, priorizando su potencialidad en la captación de tráfico en este sentido, la conectividad viaria y ferroviaria e interoperabilidad ferroviaria, así como las actuaciones en ancho UIC del corredor mediterráneo especialmente.

Señorías, la potenciación del transporte marítimo como modo sostenible y seguro será un objetivo prioritario de la legislatura y para ello resulta necesario que nuestros puertos, por los que entra y sale la mayor parte de nuestro comercio exterior, puedan tener costes competitivos y altos niveles productivos, siendo fundamental que estén conectados a un sistema de transporte terrestre viario y ferroviario de forma eficiente y que desarrollemos sistemas de transporte combinado marítimo-terrestre atractivos para la iniciativa privada, como las autopistas del mar. Y en ese sentido quiero decirles que estamos satisfechos de lo que está funcionando ya, concretamente lo que funciona en el arco atlántico, Gijón-Nantes-Saint Nazaire, con ayudas estatales Francia-España y europeas, o el de Bilbao-Bélgica, únicamente con ayudas europeas. También estamos trabajando con Francia para poner en servicio cuanto antes la nueva autopista del mar Vigo-Nantes. Igualmente, impulsaremos en el Mediterráneo este tipo de líneas con acuerdos con Italia o con otros países del Mediterráneo, porque van a resultar fundamentales para puertos como el de Barcelona, el de Valencia, el de Castellón o el de Tarragona. Asimismo a estos efectos, impulsaremos todas aquellas actuaciones de intermodalidad, creando plataformas intermodales; se desarrollará una red de plataformas intermodales en las proximidades de la red ferroviaria y de zonas de actividad logística, conocidas como ZAL, y potenciaremos la conectividad marítima. Quiero agradecer en este punto la colaboración que las comunidades autónomas han tenido en estos días para que hayamos podido enviar hace dos días a Europa las nuevas líneas tanto de zonas modales e intermodales como de todas las carreteras y ferrocarriles de nuestro país.

La vivienda, señoritas, constituye una de las piezas clave de un Estado del bienestar moderno y uno de los principales sectores de actividad económica. La meta que nos hemos marcado en materia de vivienda y suelo es establecer un modelo más integrador desde el punto de vista social y más sostenible medioambientalmente. Por ello vamos a actuar en lo que entendemos que es una política integral, aprendiendo también de todos ustedes, aprendiendo de las comunidades autónomas que han puesto en marcha programas excelentes y con el objetivo de facilitar el acceso a la vivienda de los ciudadanos, al tiempo que fomentamos el alquiler y la rehabilitación. Este Gobierno está firmemente comprometido en que la

vivienda vuelva a ser un motor de crecimiento pero de una manera sana y sostenible. La prioridad que este Gobierno otorga a la vivienda se refleja en el hecho de que fue el primer Consejo de Ministros el que adoptó medidas tendentes a dinamizar este sector y a facilitar el acceso a la adquisición de vivienda. Así se prorrogó la aplicación del IVA reducido al 4 por ciento y se restauró la importante reducción del IRPF por la adquisición o rehabilitación de vivienda. Asimismo el Consejo de Ministros, en su reunión de hace dos semanas, aprobó un completo plan de saneamiento del sector financiero, que tendrá efectos directos sobre el mercado de la vivienda y este plan permitirá incrementar significativamente la oferta de viviendas y hacer, de esta forma, que el precio de adquisición sea mucho más asequible.

El Ministerio de Fomento llevará a cabo un plan de vivienda, alquiler y rehabilitación que incorporaremos al Pivi 2012-2024. Los principios fundamentales del plan serán los siguientes: Primero, un plan de vivienda protegida para alquiler y con opción de compra. Segundo, fomentar el alquiler como el principal instrumento para el acceso a la vivienda, especialmente para las personas con menos recursos y también para los jóvenes, acercando nuestra política de vivienda de esta forma a lo que se hace en otros países europeos. Impulsar la rehabilitación, por ser la actividad más eficiente desde el punto de vista socioeconómico.

Entre las principales actuaciones que contempla el plan están las siguientes: Primera, mejoraremos y flexibilizaremos el actual marco jurídico que regula el mercado de la vivienda en alquiler, pues el actual impide movilizar una parte importante del enorme volumen de viviendas vacías existentes en España. Con este fin, flexibilizaremos la duración de los contratos, como ocurre en la mayor parte de la Unión Europea, y estableceremos medidas que garanticen la seguridad jurídica. Segunda, promoveremos la mediación como medida de resolución de conflictos entre las partes y estudiaremos, junto con el Ministerio de Justicia y con las comunidades autónomas, la implantación de juicios rápidos en esta materia y revisaremos las causas de rescisión de alquiler. Tercera, priorizaremos los recursos disponibles del plan para financiar ayudas al alquiler de vivienda libre para personas con bajos niveles de renta. Analizaremos la oportunidad de establecer una deducción por alquiler de vivienda que facilite la movilidad de los trabajadores en todo el territorio nacional. Estudiaremos, en colaboración con el Ministerio de Hacienda, los impuestos que gravan la compraventa de vivienda, a fin de evitar que supongan un obstáculo al funcionamiento eficiente de este mercado, y orientaremos la rehabilitación para edificios o viviendas aisladas y modificaremos y flexibilizaremos los tipos de ayuda en coordinación con las comunidades autónomas.

Pero hay otras cuatro medidas también muy importantes. Actualizaremos la Ley de Ordenación de la Edificación, con el fin de incorporar los aspectos de sostenibilidad medioambiental y mejora de la accesibilidad

en el diseño de los edificios, y modificaremos el Código técnico de la edificación para facilitar su aplicación tanto en rehabilitación como en edificios de patrimonio histórico-artístico. También impulsaremos una reforma de la Ley de Expropiación Forzosa y, en colaboración con el Ministerio de Justicia, crearemos una comisión que estudiará herramientas para mejorar la protección jurídica de los adquirientes de vivienda. La situación en la que hay más de 300.000 desahuciados es una situación que requiere un análisis profundo y también estudiarlo en esta Comisión.

Buscaremos el acuerdo con todas las administraciones, de modo especial con las comunidades autónomas, y lo haremos no por necesidad, que también, sino por convicción de que en esta materia es preciso contar con todos los que pueden ayudar a definir soluciones para los ciudadanos. Señorías, el ministerio —este ministerio— también gestiona, como saben, con el Ministerio de Cultura lo que se conoce como el uno por ciento cultural, ese instrumento de fomento de la Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico y Artístico, que ha tenido una extraordinaria relevancia en la conservación de nuestro patrimonio, y que ha contribuido a lo largo de veintisiete años de manera notable a la restauración de innumerables bienes de nuestro patrimonio cultural. Sin embargo, tanto la experiencia de estos años como las actuales circunstancias nos obligan a que todos nuestros esfuerzos, también los dirigidos a preservar nuestro patrimonio, no pierdan de vista el principal objetivo. El ministerio va, a partir de ahora y en colaboración o colaborando con el Ministerio de Cultura, a trabajar en dos ámbitos: seguir potenciando, rehabilitando y recuperando nuestro patrimonio, porque ha sufrido y tiene en este momento todavía carencias; también sabemos que nuestro patrimonio tiene una importancia cultural y social muy relevante, que es un activo económico, una fuente de crecimiento no deslocalizable y en constante progresión y una señal de identidad de toda España y de la marca España. Para ello, sin desatender los compromisos con la restauración, vamos a trabajar en un plan articulado que contemple también el mantenimiento de los edificios restaurados y la puesta en valor de estos monumentos a través de un turismo cultural responsable de calidad, con la utilización intensiva de las nuevas tecnologías. Por eso, en este plan colaboraremos todos: las comunidades autónomas, el ministerio —que es el protagonista—, el Ministerio de Cultura y también departamentos como el departamento de Industria—, y el concurso innovador de las nuevas tecnologías que van a ser claves para ese mantenimiento de todo lo que son nuestros bienes patrimoniales y culturales.

Señorías, hasta aquí he expresado de forma sectorial cuáles son los objetivos de cada uno de los ámbitos del ministerio, pero esta intervención a mi juicio, a mi humilde entender, quedaría pobre, quedaría coja si no les hablo de los objetivos transversales del ministerio y que se relacionan, como verán, por un lado con la reducción de costes y, por otro lado, con los ámbitos que

tienen que ver con mejorar la calidad y la seguridad de los ciudadanos. Por eso les voy a hablar, en primer lugar, de reducir costes. Hay que reducir costes allá donde uno es ineficiente y, por eso, vamos a actuar en el ferrocarril para que se racionalicen los servicios, que no significa quitar servicios a los ciudadanos, sino que significa que habrá que replantearse todo lo que no sea rentable socialmente —digo socialmente— o todo aquello que en este momento tenga problemas serios de viabilidad y qué tenemos que hacer en el futuro. Por cierto, habrá sitios donde en este momento haya que dar de nuevo servicio a las personas que hoy no lo tienen.

Llevaremos a cabo también un plan de mejora de los talleres de Renfe. Ustedes me dirán que parece un tema menor, pero no, es un tema muy importante porque tiene que otorgar viabilidad a largo plazo a una actividad tan relevante como esta, donde trabajan miles de personas, y por ello y contando con los trabajadores vamos a trabajar para que tengan en marcha un plan de mejora. Vamos a llevar a cabo una reconsideración del modelo seguido para integrar el ferrocarril dentro de las ciudades, el que les decía antes, que ha generado una deuda de 1.000 millones de euros. En FEVE vamos a llevar a cabo un plan para una reducción de todo aquello que es superfluo, de todo aquello que son costes. Tanto en Renfe, como en FEVE como en todos los recorridos de ferrocarril no se va a tocar el servicio público, lo que se va a tocar es todo aquello que es ineficiente, y me comprometo a venir aquí a explicarles cuáles son todos esos costes que son ineficientes. —Luego les contaré cuántos edificios tiene nuestro ministerio—.

En aeropuertos aprovecharemos la capacidad aeroportuaria, de tal forma que se pongan en valor las inversiones realizadas. En la actualidad las restricciones en la ordenación de tráfico tanto en pista como en proximidad provocan en muchos casos saturación. Vamos a hacer posible que se mejore el control de los 370 millones de euros que en este momento se dedican a exenciones, intereses, subvenciones..., todo aquello que tiene que ver con la tramitación de ayudas en las que se han observado duplicidades —hay en este momento algún proceso judicial en marcha— y que tenemos que ordenar para que todos los ciudadanos, especialmente los de nuestras islas, los de Ceuta y los de Melilla, sigan teniendo los servicios adecuados y sobre todo tengan definido claramente qué son OSP, obligación de servicio público, ya que en este momento, como saben, hay algunas carencias.

El ministerio también ha querido dar ejemplo. Dirán ustedes: pues no es para tanto. No lo es depende de cómo se mire. Hemos hecho una reducción de la organización administrativa. Como saben, había tres secretarías de Estado, ahora hay una; tenemos un ahorro ya de 1.660.000 euros al año. Nos parecía opinable —lo que no es opinable es el dinero, como saben— que se pueda tener una secretaría general de relaciones institucionales, pero me parecía que no tengo yo tantas relaciones institucionales como para tener una secretaría general. Asimismo les

anuncio que en las próximas semanas se va a iniciar el proceso de supresión de entidades empresariales y sociedades mercantiles para el conjunto del Estado, en las que también está Fomento. Una cosa que me ha llamado poderosamente la atención, posiblemente porque soy nueva, es que hay que poner en marcha un plan de austeridad del Ministerio de Fomento. Había uno, lo que pasa es que en algunos casos me he encontrado con que se reducía el número de automóviles de 900 a 600. Me sigo preguntando por qué en algún ente público hay 600 automóviles. Para que se hagan una idea de los posibles ahorros, están adscritos a este ministerio 1.000 inmuebles, de los que 150 son oficinas de atención al público. Me pregunto por qué no podemos tener estructuras comunes, por qué Ineco, por qué ADIF, por qué tenemos cada grupo en un sitio. —Estamos trabajando—. A lo mejor tengo que venir aquí y decirles que el avance es poco, pero de entrada, yo que no estaba allí, me parece que hay muchas cosas todavía por hacer.

Otro de los objetivos transversales es la intermodalidad, porque la intermodalidad reduce costes, hace que seamos más eficaces y más eficientes. Por eso hay que ir a una intermodalidad real. Les voy a poner un ejemplo. Los accesos ferroviarios a un puerto como el de Barcelona se encuentran en una situación —me dicen los técnicos— cercana a lo lamentable. El proyecto constructivo está terminado desde el año 2008 y, como bien conocen, nada se ha hecho desde entonces. Con carácter urgente vamos a poner en marcha soluciones, reuniéndonos con los responsables y trabajando para que pueda tener una solución mejor a corto que a largo plazo. En el transporte de viajeros la intermodalidad también tiene que ser una razón de ser del ministerio. La mejora de los servicios, la coordinación de las ofertas modales, los sistemas de información o la venta de billetes son para nosotros fundamentales.

En cuanto al desarrollo de la conexión de la alta velocidad con los aeropuertos, que tiene una importancia especial como instrumento para captar la demanda, llevaremos a cabo un conjunto de actuaciones dirigidas a mejorar los accesos y coordinación de los transportes colectivos entre los aeropuertos, los puertos y los núcleos urbanos. Seguro que muchos de ustedes, como yo, viven en una ciudad donde no hay conexión con el aeropuerto. En todos los tipos de transporte vamos a promover una iniciativa de gestión integrada de los billetes entre modos y operadores, y fomentaremos la incorporación de lo que vamos a denominar, última milla, en la venta integrada de los billetes. En definitiva, el objetivo es conseguir un sistema de transporte equilibrado que utilice cada modo allí donde no es eficiente.

Voy a entrar en la penúltima parte de mi intervención, que creo que es muy importante: los derechos de los usuarios. Vamos a poner en el centro de nuestra actividad al usuario. Conocen mis orígenes, que son los sanitarios. Me pareció siempre fundamental que el paciente estuviera en el centro del sistema, y me pregunto por qué además de eso que dicen, el ladrillo, el hormigón y todo

eso tan importante, no definimos como fundamental al usuario, al viajero, al ciudadano. Vamos a definir una carta de derechos de los usuarios de las infraestructuras y el transporte por real decreto, entre los que desarrollaremos la seguridad, la calidad, la información, la puntualidad, la limitación del ruido, las ofertas de precios flexibles y los billetes integrados.

En seguridad mucho es lo que hay todavía por hacer, estoy segura de que se ha hecho mucho, pero todavía nos queda mucho por hacer. La seguridad estará presente desde que se comience a gestar una infraestructura hasta todas las fases de ejecución y mantenimiento. En el caso de las carreteras, como ya he dicho, vamos a proponer también medidas en el Plan de acción de seguridad vial. Vamos a mejorar los tramos de concentración de accidentes, sé que se ha hecho mucho esfuerzo y lo agradezco; a instalar y adecuar barreras de seguridad y barreras para la protección de motocicletas, sé que se ha hecho mucho y lo agradecemos todos los españoles; adecuar la seguridad en túneles y rehabilitación de firmes, se ha hecho mucho esfuerzo; a mejorar la red de itinerarios para mercancías peligrosas, se ha hecho mucho esfuerzo, y lo seguiremos haciendo; y a mejorar el control de los tiempos de conducción y descanso, se ha hecho mucho esfuerzo. En el sector ferroviario, se ha hecho mucho esfuerzo, y llevaremos a cabo una importante labor de reducción de 450 pasos a nivel, que todavía existen según me dicen los técnicos. Además, pondremos en marcha la agencia estatal de seguridad del transporte terrestre con el objetivo de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad técnicas y de interoperabilidad. En el transporte aéreo vamos a aprobar a lo largo de este año el programa estatal de seguridad operacional, que permita la evaluación y la prevención de riesgos y la mejora de las condiciones de seguridad operacional y reforzaremos la seguridad en el sector de trabajos aéreos; agradezco mucho el trabajo que ya está hecho. En el tráfico marítimo vamos a desarrollar, anticipar, si me lo permiten, la revisión del Plan de seguridad y salvamento y la lucha contra la contaminación marítima. Ya hemos aprobado, como saben, y gracias por el trabajo que se había hecho en el ministerio, el Real Decreto 2001/2012 por el que se establece o se implanta la obligación de contar con lo que se podrían denominar las cajas negras en las embarcaciones. La seguridad no solo debe consistir en la correcta respuesta al accidente, que también, sino hacer actuaciones preventivas. Por eso, va a seguir siendo un objetivo prioritario del ministerio apoyar la actuación y potenciar los medios y los órganos responsables, Sasemar, AESA y las comisiones de investigación. Además quiero anunciarles que se va a crear un centro operativo único para la atención y respuesta a las situaciones de emergencia y crisis. Una de las funciones a realizar por este centro será el establecimiento de planes de movilidad en situaciones de crisis que garanticen la continuidad del sistema de transporte y eviten en lo posible situaciones como las que lamentablemente

vivimos en la crisis de las cenizas, por ponerles un ejemplo.

Señorías, la puntualidad. Seguro que si los ciudadanos nos escucharan pensarían, ¿qué hay de lo mío?, ¿por qué nos pasamos horas en los aeropuertos?, ¿por qué perdemos o hacemos perder el tiempo a los ciudadanos? Una contribución singular a la mejor productividad y la calidad de la vida de nuestros ciudadanos es mejorar la puntualidad. No tiene sentido contar con uno de los mejores transportes del mundo si los usuarios pierden horas de su tiempo esperando la salida de los aviones. Fíjense, un dato, de las veinte rutas con mayores retrasos en Europa el 90 por ciento conectan con aeropuertos españoles. Esta situación es inaceptable. Vamos a promover en el seno de la Unión Europea una modificación de la normativa comunitaria para reducir los retrasos que se consideran sancionables y limitar las causas por las cuales se exonera de responsabilidad a las compañías por retrasos que se consideren justificados, si fueran justificados. Asimismo, modificaremos la Ley de Seguridad Aérea del año 2003, estableciendo como conducta sancionable no solo el mal uso de los *slots*, que también, sino los retrasos en las salidas y llegadas. De igual manera que tiene un coste económico para los ciudadanos la impuntualidad, tiene que suponer un coste también para quien la produce o para quien la genera, teniendo en cuenta, como saben, las recomendaciones de Montreal.

No solo resulta relevante la puntualidad, también hay un elemento que preocupa a muchos ciudadanos, el ruido y la lucha contra la contaminación por emisión de gases, que será también una prioridad. La calidad es otro de los elementos claves para los ciudadanos. Vamos a incidir en todas aquellas medidas que mejoren la atención a los usuarios con discapacidad o movilidad reducida, y que en general aumente la comodidad de los ciudadanos a la hora de viajar. Queremos aliviar los incómodos controles de seguridad en los aeropuertos, sin que suponga una merma de las garantías. Este aspecto es especialmente importante en un país como el nuestro, que es punto de salida y de destino de millones de turistas. Vamos a poner en marcha también un portal informático que recoja la oferta regular de media y larga distancia del modo aéreo, ferroviario, de carretera y marítimo. Esta herramienta proporcionará al usuario información sobre servicios, horarios, tarifas e incidencias de los operadores del Ministerio de Fomento. Se va a llamar —ya hemos registrado el dominio— **fomentotransporte.es**. Esta herramienta tiene vocación de convertirse en un elemento de movilidad indispensable en la sociedad de la información. **(El señor Pezzi Cereto: Fomentoytransporte.es.)** No, **fomentotransporte.es**, sin y, pero bueno, yo creo que se entiende. También señorías, la experiencia internacional de los últimos años —que tengo que agradecer al equipo anterior del Ministerio de Fomento— nos enseña que aquellos países que han apostado decididamente por ser actores en la globalización han tenido buenos resultados. El comportamiento de los países

emergentes del centro y norte de Europa avalan esta afirmación, globalizar nuestra economía y utilizar todos nuestros activos para promover nuestro crecimiento. En esta tarea de hacernos actores globales este ministerio tiene un importante papel que jugar. En primer lugar, ser vehículo a través del cual podemos estar presentes nosotros y nuestros productos fuera de nuestro país; de ahí la importancia que otorgamos a las redes transfronterizas y a los corredores europeos a los que me voy a referir inmediatamente. En segundo lugar, porque exportamos la actividad que realizan las entidades del Grupo Fomento, y por eso quiero felicitar aquí al equipo anterior del ministerio por ese contrato para la construcción del AVE entre las ciudades saudíes de Medina y La Meca, que significa, señorías, un hito porque un consorcio empresarial español público y privado participa en un gran proyecto internacional, como lo seguiremos haciendo, señorías, con el apoyo de todos en el futuro, porque de esos proyectos depende también en este momento el futuro de muchas empresas españolas.

Señorías, España debe recuperar el protagonismo perdido en Europa y a nivel internacional. Por lo que respecta a nuestra actuación ante las instituciones comunitarias, quiero trasladarle que hay aspectos de la propuesta que se había remitido a la Unión Europea que hemos recuperado y sobre todo que hemos incorporado en las redes transeuropeas, como conseguir que se atribuya el máximo nivel de prioridad a los proyectos de interoperabilidad ferroviaria fundamentales para España como el corredor mediterráneo, el corredor atlántico y el corredor central pirenaico. En este sentido, les informo que ayer mismo hemos enviado a los servicios correspondientes de la Comisión Europea una revisión intensa de lo que fue la propuesta del anterior Gobierno en lo relativo a la red global y a la red básica transeuropea en los distintos subsectores: ferrocarril, carretera, puertos, plataformas logísticas. Hemos ampliado las previsiones de nuestra actividad y he solicitado que así sea reconocido en el programa europeo. Señorías, no quiero —aunque yo no estaré— que en 2030, dentro de unos años, alguien diga que por falta de previsión alguien no tiene comunicación. Estamos apoyando asimismo activamente el desarrollo del proyecto cielo único europeo, que supone triplicar la capacidad del espacio aéreo europeo, multiplicar por diez el nivel de seguridad, disminuir a la mitad los costes de gestión y reducir en un diez el impacto medioambiental.

Les anuncio que en las próximas semanas nos reuniremos con el ministro de Transportes portugués con el fin de informarle, entre otras importantes cuestiones, sobre aspectos negativos para nuestros transportistas y para nuestros ciudadanos de lo que está suponiendo, como saben, el modo en que están implantando los peajes en nuestro vecino país, que están generando daños irreparables a nuestra gente, a nuestros vecinos y a nuestros compatriotas. Tenemos que trabajar con ellos en todo lo que tiene que ver con la conexión tanto del ferrocarril como de carreteras. Igualmente tenemos pre-

visto reunirnos con nuestro homólogo francés para manifestar nuestro interés por impulsar las autopistas del mar, y permítanme que nombre a Vigo; como saben, es fundamental que el puerto de Vigo esté en esas autopistas del mar, esté de verdad. Del mismo modo que lo hemos incorporado como un nodo fundamental porque, perdonen, no quiero ser localista, pero quiero decirles que el puerto de Vigo es el mayor puerto pesquero de toda Europa.

Señorías, termino como comencé. La gravísima situación económica que atraviesa nuestro país obliga a que haya un único objetivo en esta legislatura: generar crecimiento económico y crear empleo, pero también dar servicios de excelencia a los ciudadanos. A lo largo de mi comparecencia he desgranado diferentes actuaciones, más de un centenar, que vamos a llevar a cabo y que suponen nuestro plan de trabajo. No es momento de particularismos —hoy menos que nunca—, sino de defender el interés general, dado lo mucho que nos jugamos. Quiero fomentar junto con todos el diálogo con los agentes sociales y con todas las administraciones territoriales, pero, sobre todo, quiero convencer a sus señorías y a todos los grupos políticos que sería fundamental —se lo propongo— formalizar un pacto de Estado por las infraestructuras, el transporte y la vivienda. Este pacto nos permitirá fijar las infraestructuras que van a contribuir al desarrollo económico de nuestro país, trabajar en una agenda para cada uno de los modos de transporte y promover un pacto para la vivienda, el suelo y la edificación; todo ello con la participación de los grupos políticos, las administraciones públicas, los sectores económicos implicados y el conjunto de la sociedad civil. Sepan, señorías, que no voy a escatimar esfuerzos para conseguirlo y espero que para lograrlo.

Señorías, señoras y señores diputados, no podría terminar esta intervención sin hablarles de Lorca. El terremoto acontecido en Lorca el pasado 11 de mayo es sin duda una de las peores catástrofes a las que ha tenido que hacer frente nuestro país. Quiero recordar a los 9 lorquinos que perdieron su vida y a los más de 300 heridos y casi 10.000 desplazados que dejaron sus viviendas a causa de las violentas sacudidas de aquel fatídico día. Todos hemos intervenido o hemos intentado trabajar para paliar los efectos del terremoto y para contribuir a la recuperación de la ciudad. Las casi ochenta iniciativas que se han puesto en marcha con más de 914 millones de euros, de los que 771 están corriendo con cargo a programas de los distintos departamentos ministeriales, es una apuesta decidida por reparar el daño que la naturaleza ha hecho en Lorca. Tenemos que seguir trabajando e intensificar los esfuerzos. Se han hecho muchas cosas, pero queda todavía mucho por hacer. Como saben, hay muchas personas que todavía hoy no tienen un techo bajo el que vivir. También tenemos que contribuir, como ya se está haciendo, a la recuperación del patrimonio de Lorca; tenemos que avanzar y aprobar reducciones de los módulos de IRPF e IVA para tantos

lorquinos que han tenido y tienen dificultades para seguir en su actividad; y tenemos que contribuir a la recuperación de todo el municipio lorquiano. Por eso, la subcomisión ha creado un consorcio para la recuperación del patrimonio monumental, así como se ha establecido una oficina integral para atender a los ciudadanos que tanto lo necesitan. Igualmente se ha llevado a cabo un convenio con Turespaña para promover el turismo de Lorca y así mantener al menos una buena parte de la actividad económica.

Termino ya. Me dijeron hace mucho tiempo que en política tu comportamiento y tu responsabilidad se tienen que parecer lo más posible al del jugador de frontón. Todos los vascos y muchos españoles que juegan al frontón lo conocen muy bien. Cuanto más fuerte das a la pelota, más fuerte vuelve la pelota. Por eso, en esta intervención he querido hablar de todas las cosas que parecen fundamentales para iniciar una nueva etapa. Lo he hecho desde el conocimiento que tengo de esta materia, desde el conocimiento de un servidor público que ha servido a las administraciones públicas casi treinta años de su vida, y desde un equipo de personas que se han incorporado pero, sobre todo, desde un departamento ministerial en el que trabajan miles de personas con una gran capacitación. Lo he hecho desde la humildad de la que sabe que las cosas no se pueden hacer por uno mismo ni con unos pocos, sino que los grandes proyectos salen con la ayuda de todos. En política el arte fundamental es el de la comprensión y el del entendimiento, pero también la política es el arte de hacer posible lo necesario; y lo necesario es lo que precisan los ciudadanos. Por eso cuando les he hablado de los 40.000 millones de la deuda del Grupo Fomento, de la creación de empleo y crecimiento económico, del Pitvi, o de esos 3.500 kilómetros de vías de gran capacidad, de la vertebración de España **a través de la alta velocidad que algunos todavía no tenemos** y con la que otros llevan ya afortunadamente veinte años —de lo cual me alegro—, de los derechos de los usuarios que dicen qué hay de lo mío, de la mejora del transporte marítimo, cuando hablo de la carta de derechos o de cómo acceder a una vivienda, lo he hecho con el convencimiento de que nada de todo esto va a ser fácil, lo he hecho pensando siempre en el diálogo, en la ayuda de todos, y por eso proponiéndoles la formalización de un pacto de Estado.

Señorías, seguro que hay muchos temas ideológicos que nos separan. Siempre pienso que cada vez son más las cosas que nos deben unir, pero coincidirán conmigo en que en muchos de los temas, en la mayoría de los temas de los que les he hablado, son muchas las cosas que nos unen, como el AVE, las carreteras, el transporte y, desde luego, el hecho de que la cohesión de todo nuestro país sea una cohesión que vertebre de verdad y que logre esa palabra que usamos tantas veces, la equidad, que se entiende tan bien en todos los ámbitos. Yo siempre la utilizaba en sanidad, y es, por ejemplo, que cuando alguien tenga un cáncer de pulmón se le trate de la misma manera en cualquier lugar. Yo digo que

cuando haya un estudiante que tenga que moverse, una persona mayor que tenga que desplazarse a una consulta o una persona que tenga que ir a su trabajo tenga allá donde viva oportunidades o que, cuando menos, las infraestructuras no le impidan llegar a su lugar; espero que más a su puesto de trabajo, que más a disfrutar del ocio o que más a mejorar su calidad de vida, y espero que menos veces, como saben, a los servicios sanitarios, aunque es bueno también ir para prevenir.

Aquí, en infraestructuras, vamos a trabajar en transporte y en vivienda, si ustedes quieren, todos juntos. Les tiendo la mano y desde luego les tiendo a todos el respeto que me merecen, y les ofrezco no solamente mi colaboración sino la colaboración de todo el equipo del Ministerio de Fomento. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a escuchar las posiciones de los distintos grupos parlamentarios. Empezamos por el Grupo Parlamentario Socialista, que repartirá el tiempo a su discreción entre dos portavoces.

Tiene en primer lugar la palabra don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias por su comparecencia y suerte en su gestión, señora ministra. El Grupo Parlamentario Socialista se lo desea sinceramente en interés del país. Solidaridad también y deseos de recuperación para las víctimas del accidente de Mataró.

Se ha hecho usted esperar, señora ministra, es usted la última ministra del Gobierno en comparecer para explicar las líneas generales de su gestión. Nos estábamos consolando estos días con la esperanza de contar con una información más elaborada, más útil que los demás; esperanza vana. Se ha prodigado usted —eso sí, con muchísimo tiempo—, primero, en la insoportable herencia recibida, mucha de la insoportable herencia recibida. En segundo lugar, ha hecho una relación desordenada de obras, muchas de ellas en marcha, sin ningún tipo de priorización, sin ningún tipo de asignación presupuestaria concreta, sin ningún tipo de plazo concreto más allá del horizonte de 2024 y sin decirnos cómo va a pagar todo esto con un presupuesto que va a la baja —empezamos este año con 1.600 millones menos—; eso sí, la carta a los reyes magos completa en el horizonte de 2024. El resto han sido lugares comunes, indefiniciones y un pacto sin contenido. Nos tendrá usted que explicar qué quiere pactar con nosotros, estamos desde luego abiertos a ello, por tanto, indefinición hasta en el pacto. Créame, es frustrante para este grupo político, pero lo será tanto o más para los ciudadanos, empresas e instituciones profesionales que esperaban al menos de su intervención objetivos claros, alguna medida concreta, cifras y fechas. Dice que van a comenzar a pensar en un plan sobre el verano en el horizonte de 2014, y nosotros confirmamos nuestra impresión, señora ministra: Rajoy no tenía un plan para España y ustedes

no tenían un plan para sus obras públicas y para los transportes. No tenían un plan. Van a empezar a pensarlo en el verano en el horizonte de 2014. Van ustedes improvisando sobre la marcha, tapando agujeros de emergencias como buenamente pueden, pero sin una visión clara acerca de lo que las políticas de obra pública y de transportes pueden aportar al desarrollo y al progreso de este país.

Créame, señora ministra, el síndrome de la insoponible herencia recibida es muy clásico, pero ya no cuela. Los ciudadanos saben que la insoponible herencia recibida no es más que una excusa para justificar recortes, por ejemplo: qué mal están las cosas, tengo que recortar. Los ciudadanos saben que la insoponible herencia recibida supone no reconocer aciertos al adversario, eludir responsabilidades por los errores propios. No siga por ahí. La herencia que han recibido la pidieron ustedes, y si les resulta incómoda o insoponible no pasa nada, esto no es obligatorio; nosotros nos podemos encargar perfectamente. Diga usted: no puedo con esto, es insoponible. Y nos encargamos nosotros. Pero no siga por ese camino porque no avanzamos gran cosa.

Agujeros, déficit comprometido, otro clásico. Ya lo hicieron en el año 1996: centenares de miles de millones comprometidos. Falsamente, como se demostró. Solo le diré tres cosas. Uno. Ninguna irregularidad. Dígame usted un solo expediente de gasto que venga sin autorización expresa de la Intervención. Por tanto, deje usted claritas las cosas, porque a veces da la sensación de que se cuelan mensajes que pueden interpretarse mal. Ninguna irregularidad. Todo el gasto que se ha comprometido, todas las licitaciones que se han efectuado vienen con el visto bueno de la Intervención. Dos. Señora ministra, es que en infraestructuras se planifica de una vez, pero se ejecuta plurianualmente. Y cuando uno ejecuta plurianualmente tiene que comprometer plurianualmente. Lo primero que tuvimos que hacer nosotros al llegar al Gobierno en el año 2004 fue ejecutar los 6.000 millones que había comprometido el Gobierno anterior, por ejemplo en la T-4 de Barajas, y no se nos ocurrió levantar la mano y decir: es que nos han comprometido mucho dinero. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Qué dice! ¡Qué dice!)** Pues claro que sí. Es que hay que hacer las cosas cuando hay que hacerlas; se planifica primero y después se ejecuta plurianualmente. Y uno no se queja de que le han comprometido gastos los gobiernos anteriores, porque es así. Usted no puede llegar aquí de nuevas para empezar a planificar ahora y empezar a ejecutar ¿cuándo? ¿Dentro de tres, cuatro o cinco años? Ya está bien de planteamientos que son simples excusas. Hagan el favor de dejar de hacer oposición. Déjenosla a nosotros. Usted ya no tiene que hacer oposición, señora ministra, usted ya es Gobierno. Dedíquese usted a gobernar, por favor, sin el síndrome de la insoponible herencia recibida, que ya es muy viejo y no cuela.

Las políticas de fomento se analizan generalmente dividiendo la obra pública, las políticas de transporte. Nosotros consideramos que este país ha apostado de una

manera decidida y conjunta por la obra pública. Hemos pasado hace treinta años de contar con unas infraestructuras que lastraban nuestro desarrollo a contar hoy con unas infraestructuras en general que nos posibilitan un desarrollo razonable, competitivo, que tiran de nuestro desarrollo, gracias al esfuerzo de todos, también de los gobiernos del Partido Popular. Es verdad que ningún Gobierno, salvo el último Gobierno socialista, llegó a los 20.000 millones de ejecución anual de obra pública y al 1,6 por ciento del PIB. Todos hemos apostado por la obra pública, el Gobierno socialista más, y le pido que no desmerezca ese esfuerzo. Después llegó el ajuste, obligado por los compromisos de reducción del déficit, y ustedes lo criticaron con dureza. Cuando se hicieron ajustes ustedes nos dedicaron epítetos importantes, pero ahora llegan al Gobierno y no solo no corrigen los ajustes que hizo el Gobierno socialista, sino que ajustan sobre el ajuste. Criticaron ustedes un ajuste del 24 por ciento en el Ministerio de Fomento del año 2011 respecto a 2010, pero el pasado 30 de diciembre aplicaron ustedes un ajuste sobre el ajuste del 26 por ciento en esa misma sección. El ajuste del Gobierno socialista fue calificado por el Grupo Popular como un desastre, un frenazo injustificable a la obra pública, una condena al paro para 600.000 ciudadanos con nombre y apellido, José Blanco, una conducta antipatriota —se dijo— el ajuste del 24 por ciento. Señora ministra, ¿y como hemos de calificar nosotros su ajuste de 1.600 millones, 26 por ciento, del presupuesto de la sección 17? ¿Cómo tenemos que calificarlo? Hecatombe, tsunami, por favor, transmitanos alguna propuesta para ayudar al debate. A mí no se me ocurre ningún calificativo mayor.

Nos interesa transmitirle la preocupación por la rebaja permanente en los presupuestos de inversión en obra pública, porque la rebaja de la inversión en obra pública de fomento se suma a los ajustes que se están produciendo ya en las comunidades y en los ayuntamientos de más del 60 por ciento en algunos casos; comunidades y ayuntamientos mayoritariamente gobernados también por ustedes, y conjuntamente estamos llevando a cabo un frenazo en la inversión de obra pública que tendrá graves consecuencias para nuestras infraestructuras, así como para la actividad y el empleo en un sector muy castigado ya por la crisis; hablo de la construcción. Nos tendrán que decir si va a haber más ajustes y cómo van a realizar este, dónde, cuándo, en qué obras. ¿Tienen ustedes un plan para guiarles en la aplicación de estos recortes? ¿Van a ir improvisando sobre la marcha? ¿Cuándo van a dar a conocer el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para este año, porque es ahí, me temo, donde vamos a ver las malas noticias. ¿Vamos a tener que esperar a después del 25 de marzo? ¿Para qué, para evitar que los andaluces y los asturianos conozcan los recortes que han preparado ustedes para sus carreteras y sus ferrocarriles? Ya les advertimos, señora ministra, queremos conocer las consecuencias concretas de sus ajustes presupuestarios sobre las obras pendientes en Andalucía, en Asturias y en el resto del territorio, y

si no se facilita esa información antes del 25 de marzo, tendremos que interpretar que planean ustedes incumplir los compromisos de inversión y de plazos para carreteras, para AVE, para puertos y para aeropuertos, y así se lo diremos a andaluces y asturianos, desde luego.

Hay preguntas que tiene usted que responder más allá de los lugares comunes y de las ofertas de pacto, señora ministra. ¿Va a llegar el AVE en 2012 a Palencia, León, Zamora, Alicante y Cádiz? En esta última ciudad pueden montarle a usted mesas petitorias, porque la alcaldesa se las gasta así, y espero que se las gaste así con nosotros y con usted también si no cumple. ¿Va a llegar el AVE en 2014 a Castellón y a Murcia? ¿Va a llegar el AVE en algún momento a Extremadura? ¿Qué van a hacer con el puente de La Pepa en Cádiz, con el anillo ferroviario de Antequera, con las obras del aeropuerto de Córdoba? ¿Qué van a hacer en Asturias con los accesos al puerto de EL Musel? ¿Qué van a hacer en Cataluña con el Plan de cercanías, en Euskadi con el eje ferroviario de la Y, con algún plazo. ¿Y en Galicia? Las profesiones de fe están muy bien, señora ministra, pero yo solo quiero que me responda a una pregunta concreta. La ejecución anual media del último Gobierno socialista en Galicia ha sido de 1.300 millones de euros en obra pública; 670 millones de euros cada año para la llegada del AVE. ¿Va a mantener usted estos niveles de inversión? Si mantiene usted estos niveles de inversión, el AVE llegará a Galicia en tiempo, en el 2015, como se había comprometido, según el Pacto del Obradoiro que usted conocerá. Si no mantiene estas cifras, no se mantendrá. Esto es fe de verdad, señora Pastor, no decir que le gusta a uno su tierra, que es lógico y legítimo. Dice usted: se han acabado ya las obras ineficientes y faraónicas, terminales aeroportuarias. No sé si estaba usted pensando en Castellón, porque no nos ha dicho nada concreto, pero nos gustaría, créame. No le voy a hablar más de inversiones territoriales porque no tengo tiempo. Le voy a pasar a la letrada para que incorpore al acta una serie de preguntas por escrito en la confianza de que usted nos las responderá cuando pueda.

Le pido solo tres cosas a la espera del contenido de ese pacto que usted nos ha ofrecido. Primero, un acuerdo para mantener unos niveles razonables de inversión en obra pública referenciados en el producto interior bruto, para blindar este capítulo de los ajustes desmesurados. No le voy a pedir que llegue usted a los 20.000 millones anuales o al 1,6 respecto al PIB que llevamos a cabo en los tiempos de crecimiento del ciclo económico. Vamos a poner como referencia el último año, 2011. No bajemos del 1,25 sobre el PIB; es un buen acuerdo. ¿Puede usted suscribirlo? ¿Puede usted incorporarlo a ese pacto de Estado? Le vamos a pedir cumplimiento de compromisos de inversión y plazo territorio a territorio, y desde luego información veraz y a tiempo sin trampas electoralistas. Nos alegra que haya hablado de la red europea del transporte, clave para desarrollar una red de transporte mallado en nuestro territorio, para hacer de España una gran plataforma logística internacional. El anterior Gobierno hizo una buena negociación con la ayuda de

todos: cuatro grandes corredores, cinco según como se contabilicen. Es verdad que ese acuerdo está en revisión. No nos ha quedado claro en qué obras concretas, en qué trazados concretos, han planteado ustedes una revisión. ¿Van a mantener los cuatro o cinco grandes corredores que se negociaron? ¿Van a cambiar alguno? ¿Van a suprimir alguno? No creo. Lo que sí espero que hayan hecho ustedes es lo que prometió solemnemente el señor Arenas en campaña electoral. Nos dijo el señor Arenas: lo primero que haremos en el Gobierno de España antes de la foto de la escalinata, será negociar con Bruselas y aprobar un trazado del corredor mediterráneo que vaya por el litoral, paralelo al litoral, entre Algeciras y Almería. ¿Ya está hecho, como dijo el señor Arenas? Porque la foto de la escalinata yo ya la he visto publicada. ¿Lo han hecho ya, o no? **(Un señor diputado: ¡Muy bien!— El señor Pezzi Cereto: Ahí, Ahí.)** A mí me gustaría conocerlo. Y me gustaría saber si van a mantener ustedes el nivel de inversión 1.700 millones de euros/año en el desarrollo del corredor del Mediterráneo que ha llevado a cabo el Gobierno socialista. No sé cuánto tiempo llevo, pero ya tengo que ir terminando.

En política de transportes, señora ministra, nosotros apostamos por la movilidad de los pasajeros, por la mejora de la logística con relación a las empresas. Hoy la productividad no se gana —lo sabe usted— con la calidad del producto, sino con la capacidad de colocarlo a tiempo allí donde está la demanda. Eso es competitividad logística y a eso nos tenemos que dedicar fundamentalmente nosotros. En materia de transporte aéreo yo les insisto en que había un plan, señora Pastor, un buen plan. El modelo de gestión aeroportuaria que se estaba implementando en España era el que estaba funcionando eficientemente en el conjunto de Europa, gestión individualizada, sinergias público-privadas, participación territorial, en el marco de una red única y pública. Esto funciona, nos ha funcionado bien. Usted lo ha suspendido, no sabemos por qué. Dice: es que el mercado internacional está a la baja. No es verdad. Anteayer en Brasil, la concesión de los aeropuertos de Brasil y de Sao Paulo se resolvió con un 350 por ciento por encima de lo que estaba establecido. Por cierto, concurrió AENA y no ganó. Yo lo lamento y me siento corresponsable con usted. No está el mercado a la baja. ¿Cuál va a ser su modelo? No sabemos cuál va a ser su modelo. En Spanair yo creo que ustedes se equivocaron, que era posible un cierre ordenado, porque todo el mundo sabía lo que estaba pasando con Spanair. No obstante, la responsabilidad última nosotros se la achacamos lógicamente a la empresa.

En política ferroviaria le vamos a insistir con relación a los compromisos del AVE, en las cercanías y especialmente en el Plan de impulso del transporte ferroviario de mercancías. Usted lo ha descrito pero no nos ha dicho si lo va a aplicar, porque aquí hay inversiones comprometidas y plazos comprometidos. ¿Va a seguir usted con este plan? ¿No lo va a seguir? En materia de puertos y transporte marítimo espero que cumpla y aplique la ley

que pactamos, su grupo y el mío, y que impulse las autopistas del mar, no solo la de Vigo-Nantes, hay otras previstas que son muy interesantes. En materia de transporte terrestre nos gustaría que pudiéramos retomar la negociación de la Ley de ordenación del transporte terrestre que teníamos en registro, estaba bastante consensuada. No ha hablado usted de más leyes, yo le ofrezco una, una ley sobre la financiación del transporte en España. Usted nos ha hablado de nuevas fórmulas de colaboración público-privada, nos ha hablado de inversión suficiente, de que hay que aplicar principios de pago por uso, quien contamina, paga. Todo esto requiere un marco legal nuevo. Nosotros le ofrecemos esa posibilidad. Habría más cosas de las que hablar, pero no me da tiempo. ¿Cómo van a resolver lo de las radiales del peaje? Nos ha dicho que lo van a resolver. Muy bien, ¿cómo? Eso es difícil, díganos ustedes, por favor, cómo.

Termino, las políticas de obra pública y transporte son de una importancia estratégica, siempre con relación a la vertebración territorial, a la cohesión social, al despegue económico, a la creación de empleo, ahora especialmente. Creemos sinceramente que han llegado ustedes al Gobierno sin plan. Estamos dispuestos a colaborar esperando que hagan ustedes su plan. Eso sí, por favor, déjenme la oposición a mí —un poquito— y usted encárguese de gobernar. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra para hablar de los temas de vivienda don Víctor Morlán Gracia.

El señor **MORLÁN GRACIA:** Señora ministra, bienvenida a esta Comisión. Reitero el inicio de la intervención de mi compañero el señor Simancas relacionado con mostrar nuestra solidaridad con los afectados por el accidente de Mataró.

Permítame, señora ministra, que le haga una reflexión inicial. Yo creo que la importancia que se da a una determinada política viene dada por su consideración en la estructura de Gobierno, y aunque no se trate de lo más relevante, es cierto que se trata de un signo muy visible de la atención que se quiere prestar a esa política. Así pasa en este caso con la política de vivienda y suelo, que para ustedes se convierte en irrelevante, ya que la ubican en una dirección general, importante, como todas las direcciones generales, pero que no tiene ni con mucho la relevancia social y económica que tiene la política de vivienda. La verdad es que cuando vi la estructura del departamento me quedé extrañado, porque pensaba que iban a mantener no digo ya la secretaría de Estado, puesto que habían planteado que fuera solamente una, pero sí al menos que le darían un rango superior para que dentro de su política global del ministerio tuviera una presencia en la que se viera reconocida la atención que van a prestar ustedes sobre esta materia de vivienda y suelo.

Nadie duda de que el problema de la vivienda es complejo, difícil y con una fuerte incidencia social y de que es motivo de preocupación generalizada. Todos los

días nos encontramos con noticias relacionadas con desahucios, con impagos de créditos hipotecarios avalados no solo con la propia vivienda sino también con el resto del patrimonio familiar propio o de otros familiares. Nos encontramos con miles de viviendas vacías o en construcción, nos encontramos con colectivos, con asociaciones que plantean la fórmula de la dación en pago como una forma de resolver los problemas de vivienda que actualmente tienen muchas familias que se encuentran con que no pueden hacer frente a sus créditos y quisieran compensar la deuda que tienen contraída en esos créditos con la propia vivienda. Estas y otras consecuencias son fruto del estallido de una burbuja inmobiliaria —no voy a plantear de dónde procede la burbuja inmobiliaria porque igual el señor Ayala y yo empezamos a discutir de la procedencia de la burbuja inmobiliaria— **(El señor Ayala Sánchez: Porque no tienen ni idea.)** que en este país ha agravado de forma muy considerable la crisis económica que padecemos desde hace unos años.

No sé si coincidirá con nosotros en que los objetivos fundamentales de la política de vivienda consiste en aproximar los precios de la vivienda a los niveles de accesibilidad de que puedan disponer las familias. No sé si ustedes comparten este objetivo, entre otros, pero lo cierto es que para alcanzarlo, para que una familia o una persona dispongan de la renta suficiente para acceder a una vivienda sin que queden hipotecadas o imposibilitadas otras necesidades de su día a día, es necesario trabajar en varios aspectos, o al menos nosotros sí incidiríamos en eso. Trabajaríamos en materia de suelo, en renta básica de emancipación, en fomento del alquiler, en promoción de las VPO, en planes estatales de vivienda y rehabilitación —algo que ha anunciado que estaba dispuesta a sacar adelante—, en fiscalidad —no sé si la fiscalidad que usted nos ha planteado no es uno de los elementos que en su momento fueron el núcleo importante de la generación de la burbuja inmobiliaria tal y como nos lo ha dicho usted—, en fórmulas de colaboración público-privada que pueden plantearse en la rehabilitación de viviendas, en el papel del ICO. Es decir, hay una serie de aspectos cuyo tratamiento y resolución incidirían en cómo tiene que evolucionar el mercado de la vivienda y la forma de acceder de muchos ciudadanos a dicha vivienda. Si usted recuerda, al final de la legislatura pasada se puso en marcha una subcomisión de análisis y reforma del sistema hipotecario español; ha habido dos o tres sesiones. Nosotros creemos que es una fórmula adecuada que, si existiera el consenso de todos los grupos, sería bueno que se recuperara. Han empezado a pasar expertos, faltan por pasar expertos y personas afectadas por el problema de la vivienda, y eso nos ayudaría a plantear una serie de aspectos que incidirían en una solución rápida de la problemática de la vivienda actual.

Ustedes se presentaron a las elecciones con un programa electoral y ganaron las elecciones con ese programa electoral en materia de vivienda y suelo, pero a mí me ha planteado una serie de incertidumbres que yo

se las voy a trasladar en preguntas para que usted me pueda contestar y así ya acabo. ¿Piensan modificar la Ley del Suelo? Porque de la propia lectura del programa y de la referencia que hacen al urbanismo y a otros aspectos que tienen que ver con la financiación, da la impresión de que la Ley del Suelo que actualmente está en vigor no fuera de su agrado y plantearan una nueva. Me gustaría saber si eso puede suceder o no. ¿Piensan modificar la Ley de Arrendamientos Urbanos? Porque ha sido usted la que ha dicho que estaban planteando soluciones. Como ha sido tan genérica en la exposición de los criterios o directrices que iban a plantear en materia de vivienda, no sé cuál es la segunda parte, y la segunda parte de esa garantía y de esa seguridad en todo el procedimiento de alquileres indudablemente tiene mucho que ver con la modificación o no de la Ley de Arrendamientos Urbanos, y me gustaría que usted nos dijera si eso va a ser así.

También me llama la atención otro tema que no sé si algún grupo nacionalista pondrá encima de la mesa, y es si piensan recuperar competencias en materia de urbanismo, porque quieren plantear unas medidas en materia de urbanismo que sean del Estado y que sean las básicas o las mínimas en el conjunto del Estado. Eso, sin conocer muy a fondo cuál va a ser la norma que las va a desarrollar, a mi me suena a que ustedes quieren recuperar cierto papel en la gestión del urbanismo en España para que exista un criterio similar en el conjunto del Estado y no se produzcan las diferencias de tratamiento que hay en unos sitios u otros.

¿Cómo piensan dar salida al estocaje de viviendas y suelo que actualmente tienen las entidades financieras? Porque siempre se dice que no va a tener repercusión en los ciudadanos de este país, pero yo conozco muy pocas fórmulas, y la verdad es que tienen que ser muy imaginativos para que las decisiones que tomen para que los bancos vendan o se deshagan de los activos que tienen tanto en viviendas como en suelo, lo hagan sin que no tengan alguna compensación que al final repercuta en los ciudadanos.

¿Piensan mantener la renta básica de emancipación? ¿Piensan que la construcción residencial en nuestras costas tiene que recuperarse? Lo digo porque cuando oigo al señor Arenas decir que uno de los motores económicos va a ser la recuperación de la construcción residencial en las costas, eso quiere decir que vuelven a tener la construcción como un elemento de la recuperación económica y, si ya están las costas acolmatadas, no sé si ustedes estarán dispuestos a que haya una variación, como decía el otro día el ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en la línea de edificación en el dominio público marítimo-terrestre y eso supusiera una posibilidad de recuperar la construcción residencial. Claro, si vas uniendo determinadas piezas, nos podemos encontrar con medidas que van a generar una nueva burbuja que se llevará a cabo en los próximos años y que estallará dentro de unos cuantos, y a partir de ese momento tendremos el mismo problema que tenemos ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, le ruego que termine.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Acabo inmediatamente. ¿Qué tiene previsto hacer con los convenios firmados con ayuntamientos como, por ejemplo, el de Tarragona sobre la rehabilitación del mercado central de Tarragona, que es un convenio, creo recordar, de 8 millones de euros? Pero es que hay otros convenios firmados con ayuntamientos y no sé qué intenciones tienen. La Sociedad Pública del Alquiler, ¿qué quiere hacer con ella? Porque la ha criticado y la ha cuestionado. ¿La quiere eliminar, la quiere mantener, la quiere potenciar? Por último, con respecto a la Sepes he observado que ha sido muy crítica. En la primera parte de su intervención con la herencia recibida ha sido crítica, y si tuviera algo más de tiempo me gustaría que aclarara algunas cosas, pero no voy a tener tiempo para hacerlo. Pero es cierto que me gustaría saber qué quieren hacer con la Sepes.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto y compartirán el tiempo dos portavoces. En primer lugar, don Enrique Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: En primer lugar, mi recuerdo para las víctimas de Mataró y mi deseo de que se restablezcan de tan luctuoso acontecimiento.

Señora ministra, bienvenida a esta Comisión para dar cuenta del estado de cosas actual en el país, en el ámbito de su departamento, y para explicarnos los desarrollos que va a tener su departamento en los próximos años a lo largo de la legislatura. Felicidades en principio por su nombramiento, al que deseo de todo corazón un gran éxito porque, entre otras cosas, el éxito de su departamento, liderado por usted, será el éxito de Asturias, dada nuestra gran dependencia en infraestructuras con respecto, repito, a su departamento. Todos sus éxitos serán buenas noticias para Asturias.

El departamento que usted va a dirigir ahora es desde hace dos legislaturas nuestra bicha mayor. Todos los avances habidos en nuestro secular e histórico aislamiento, ya previsto, como decía en el discurso de contestación en la sesión de investidura, por el propio Estrabón en el siglo I antes de Cristo, imagínese, veintiún siglos de aislamiento, de alguna forma se había quedado abierto, había quedado roto por los gobiernos de 1996 a 2004 del señor Aznar, se vieron detenidos, alterados y ralentizados en beneficio de otras prioridades territoriales y políticas.

Hemos sido víctimas de lo que usted ha llamado prometer y comprometer en el marco de una absoluta mendacidad. La situación, como usted sabe, porque conoce Asturias perfectamente, es desesperante y en algunos casos humillante. Los asturianos tenemos mucha esperanza en su gestión y la tenemos porque sabemos, y yo sobremanera por mi experiencia personal y profesional

con usted, de su buen hacer, de su rigor político, de su talante cooperador y de su sensibilidad hacia los desequilibrios territoriales del país. Por ello esperamos lo mejor de su gestión lo más justo, lo menos arbitrario y, en todo caso, señora ministra, nos fiamos de usted.

El otro día en su toma de posesión como delegado del Gobierno don Gabino de Lorenzo, ex alcalde de Oviedo, anunció que iba a encargar a su director de área de Fomento un informe sobre el estado de las obras y los compromisos pendientes con Asturias. Más allá de que resulte sorprendente el encargo por su evidente disfunción, dado que bueno estaría que el Ministerio de Fomento tuviese que depender del informe que haga ahora sobre las obras pendientes el director de área de la delegación del Gobierno, repito, más allá de esta disfunción chusca, he optado por aprovechar su comparecencia para trasladarle un memorándum resumido, dado mi escaso tiempo, aunque sé que el ministerio conoce de sobra todo o casi todo sobre el aislamiento de Asturias. A efectos expositivos me voy a centrar en tres apartados: puertos, ferrocarriles y carreteras, y lo concluiré simplídicamente con unas preguntas en relación con cada uno de estos tres bloques.

Puertos. Desde el Gobierno de Asturias se busca impulsar la implantación estratégica de ambos puertos en el arco atlántico, diversificando rutas, fomentando los tráficos con los puertos mediterráneos y aprovechando, por tanto, sinergias con otros modos de transporte de modo que rentabilicen la actividad. Asturias necesita potenciar ambos puertos nacionales para poder desarrollar su faceta más industrial, factor clave para unos momentos tan difíciles. Los accesos —repito, los accesos— a los puertos de Gijón y Avilés resultan vitales para la recuperación de la economía asturiana, el desarrollo de su zona logística y la diversificación de los tráficos ante la ruina evidente de la especialización granalera, es decir, el carbón, que curiosamente determinó las características de la ampliación del puerto de El Musel, financiado por Puertos del Estado de manera tan nefasta que ahora el equilibrio financiero de la propia Autoridad Portuaria corre serio peligro para las reclamaciones económicas de la UTE. Como usted bien sabe, los accesos a los puertos han de ser financiados por ley por el Estado. En el caso del puerto de El Musel, de Gijón, tal como consta en el protocolo suscrito por las partes, corresponde al Ministerio de Fomento proyectar y construir los accesos al mismo. Actualmente está en información pública el estudio del trazado, cuyo presupuesto es 78,46 millones de euros. Además, hay dos calzadas previstas de acceso directo a El Musel, de las que corresponde al ministerio el 50 por ciento, tanto de la redacción del proyecto como de la ejecución del mismo. El presupuesto estimado para esta actuación, según proyecto de trazado, es aproximadamente de 80 millones de euros. En el caso del puerto de Avilés, sus accesos se encuentran empantanados en una maraña de rayas, que desde hace años no buscan ningún fin más que el de marear a todos sus vecinos. Según protocolo

firmado entre Fomento y el Principado de Asturias el 12 de febrero de 2007 correspondía a Fomento financiar y construir la vía de acceso al puerto de Avilés. El presupuesto estimado estaba aún por determinar, pero podría variar significadamente, dependiendo de las soluciones que se adopten, desde unos 46 millones de euros hasta más de 80 millones. Me ha alegrado escuchar en su intervención que en sus planes al respecto ha considerado que estos puertos son de interés y por lo tanto realmente van a estar incluidos en su programación.

Ferrocarril. Hay que resaltar, señora ministra, la gran deuda que tiene el Estado con Asturias para el desarrollo del ferrocarril. En múltiples ocasiones se ha puesto de manifiesto el injustificado retraso y el gran engaño al que se ha llevado a Asturias, que sigue luchando por conseguir una vía de ancho internacional, una vía imprescindible en el ancho ferroviario, que va ligado al transporte de mercancías y viajeros. Es inconcebible —repito, es inconcebible— que la variante de Pajares, una inversión de 3.000 millones de euros, no pueda entrar en servicio por falta de presupuesto y programación de las obras de instalación de vías, comunicaciones y servicios del túnel. Es decir, se proyecta hacer un túnel, ya terminado, pero no acabamos de tener ninguna noticia sobre la superestructura, la instalación de las vías, la catenaria y toda esa parte que incluye los sistemas de seguridad y demás.

Me limitaré a resumir la situación del lado asturiano. En primer lugar, se encuentran todavía en ejecución las obras de plataforma de los tramos de conexión. El total de los tres tramos —y no entro en detalles— asciende a 310,85 millones de euros, sin revisiones de precios ni modificados, y presentan un retraso de tres años. En segundo lugar, están sin licitar las unidades correspondientes a los 50 kilómetros de los túneles y de estos, tramos de conexión relativos a instalaciones de vía, catenaria, instalaciones de comunicaciones y seguridad, cuyo presupuesto estimado se puede cifrar en 150 millones de euros. Por lo tanto, en la variante de Pajares están sin licitar o sin concluir obras por un importe total de 460,85 millones de presupuestos de licitación o de adjudicación, sin revisiones de precios ni modificados. Incluyendo estos conceptos, los presupuestos vigentes de los tramos y unidades pendientes en la variante de Pajares se sitúan en torno a los 500 millones de euros, con un grado de ejecución estimado del 60 por ciento, lo que, siendo conservador, equivaldría a considerar que se encuentran pendientes unidades de obra por un importe global estimado de 200 millones de euros.

Autovías. Tras la reciente puesta en servicio, sin inauguración, hace cuarenta y ocho horas —sin inauguración, repito— del tramo Navia-Tapia, los tramos en fase de obra del programa de autovías en Asturias son nueve y su situación es bien conocida, detalles al margen, pero sí le cito que, sin revisiones de precios ni modificados, en la autovía del Cantábrico están comprometidas obras por un total de 337,1 millones de presupuesto de adjudicación, todas ellas con retrasos superiores a un año.

Autovía del suroccidente. Tiene varios tramos de los cuales, sin revisiones de precios ni modificados, están comprometidas obras por un total de 193,26 millones de euros de presupuesto de adjudicación. Todas ellas con retrasos superiores a un año. Autovía A-64, enlace en La Carrera adjudicado en 47 millones de euros. En total, en el programa de autovías de Asturias están en ejecución obras en nueve tramos por un importe de 577,36 millones de euros de presupuesto de adjudicación sin revisiones de precios ni modificados. Incluyendo estos conceptos de los presupuestos vigentes los nueve tramos del programa autovías se pueden situar en torno a los 650 millones de euros, con un grado de ejecución estimado del 60 por ciento, lo que equivale a considerar que se encuentran pendientes en las autovías unidades de obra por importe global de unos 200 millones de euros. En resumen, en el Ministerio de Fomento los presupuestos del Estado amenazados por posibles recortes anunciados en las grandes infraestructuras en ejecución, o considerando la parte no ejecutada o no licitada de los trabajos viario y ferroviario mencionados, se pueden estimar en total en unos 400 millones de euros. ¿Qué propuesta se le hace, señora ministra?

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Primero, le pido que nos concrete su calendario para la puesta en servicio de los tramos de autovías pendientes así como la variante ferroviaria de Pajares para la alta velocidad. Segundo, los asturianos aceptamos solidariamente la parte del recorte de los 1.600 millones de euros que en nombre de la estabilidad presupuestaria le han asignado los macroeconomistas a su ministerio en el Consejo de 30 de diciembre, pero le pido en nombre del principio de solidaridad que recoge nuestra Constitución que reparta la carga solidariamente en base a dos criterios: la eficiencia y los recortes proporcionales al peso de cada territorio. Y tercera —y voy terminando— que la instalación del ancho internacional o ancho UIC no se detenga, como pretendían sus antecesores en León, sino que continúe en toda la variante Pajares hasta Pola de Lena incluyendo posteriormente el estudio informativo de Gijón y de Oviedo. El carril cuesta lo mismo en un ancho que en otro; la catenaria tiene un presupuesto parecido y las traviesas de ancho UIC son más baratas que las de tres hilos. Sin ancho UIC no hay alta velocidad sino ese invento de sus antecesores llamado altas prestaciones, desconocido en el lenguaje ferroviario internacional. Ni Asturias se merece que la alta velocidad se detenga en León ni el ferrocarril español se merece prolongar la vida del ancho ibérico que lo separa de Europa en una variante diseñada y construida solo para proteger el monopolio de Renfe.

Voy terminando. Si me permite un consejo le diré, señora ministra...

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

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: No va a ser necesario tanto.

Le pido que acabe con el monopolio de Renfe en el transporte de mercancías por ferrocarril. No olvide que en Alemania el ferrocarril, el modo de transporte más ecológico, transporta el 22 por ciento de las mercancías; en Francia, el 16; en Italia, el 11 y en España el 4. Que no le tiemble el pulso frente a los intereses de Renfe, señora ministra. Hágalo.

Tal como le anuncié voy a formular unas preguntas que tramitaré reglamentariamente sobre estos tres puntos que están citados en el compromiso que tienen sobre el AVE, sobre la terminación de la red viaria y sobre las cuestiones correspondientes a los puertos de Gijón y de Avilés. Le reitero nuestra confianza en su rigor, en su buen hacer y en su actuación política, por otra parte ya proverbial. El final de su intervención, señora ministra, era un retrato absoluto de la necesidad que Asturias tiene de su actuación política.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Francisco Xesús Jorquera Caselas.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señorías, señora ministra, en primer lugar quiero sumarme a las palabras expresadas por otros portavoces de solidaridad con las víctimas del accidente de Mataró. Quiero agradecer a la señora ministra su comparecencia y su detallada exposición aunque si me permite un comentario inicial observé ciertas contradicciones en su exposición, porque dedicó buena parte a explicar las deudas a las que tiene que hacer frente su ministerio, los pagos pendientes y la necesidad por lo tanto de establecer prioridades y a la hora de concretar actuaciones en materia de obras públicas, en materia de carreteras y ferrocarril, lo que ha hecho es un repaso exhaustivo de todas las actuaciones iniciadas o proyectadas sin establecer prioridades ni una planificación en el tiempo. En cualquier caso, le deseo suerte. No dudo en absoluto de que usted es una persona capaz y trabajadora, como tampoco dudo de su especial preocupación por las cuestiones que afectan a Galicia. Estoy convencido de que a lo largo de la legislatura discreparemos en muchos momentos; pero, al margen de las diferencias, quiero expresarle mi disposición al diálogo y a ejercer una oposición constructiva.

Voy a centrar buena parte de mi intervención en las actuaciones de su ministerio en Galicia, y permítame que comience con una serie de reflexiones que ya formulé en la última comparecencia de su predecesor en el cargo, don José Blanco. El BNG considera discutible la apuesta que se hizo en su momento por la alta velocidad ferroviaria. Yo creo que es importante recordarlo: mientras otros prometían que en diez años todas las capitales de provincia estarían conectadas con Madrid en menos de cuatro horas por alta velocidad, nosotros considerábamos que modernizar la red ferroviaria preexistente, dupli-

cando vía, completando la electrificación, corrigiendo trazados, hubiese permitido disponer de una infraestructura apta para lo que en aquel entonces se llamaban servicios de velocidad alta de media distancia, compatible con servicios regionales, servicios de proximidad y su aprovechamiento también por trenes de mercancías. Este diseño hubiese supuesto una inversión y un gasto de mantenimiento mucho menor y hubiese sido más rentable desde el punto de vista económico y social. Sin embargo, una vez que se apostó por ese diseño, consideramos indispensable que Galicia esté también conectada por alta velocidad, pues de lo contrario se acentuaría nuestra condición de periferia económica y se consolidaría en el Estado español un mapa ferroviario de dos velocidades.

Hago esta reflexión inicial porque nos preocupa que pueda utilizarse la crisis y el actual contexto de construcción presupuestaria como coartada para justificar nuevos incumplimientos con Galicia. En primer lugar, en un contexto de depresión económica creemos que la inversión pública es necesaria para favorecer la reactivación económica y la generación de empleo. Coincidimos con usted en que a la hora de acometer infraestructuras hay que atender las demandas; pero un factor que no se puede despreciar, si no se acentuarían las desigualdades territoriales, es que las infraestructuras también tienen un impacto en la generación de demandas. En segundo lugar, conviene recordar que la primera línea de alta velocidad entró en servicio en 1992. Desde esa fecha hasta hoy hemos pasado periodos de bonanza y periodos de crisis, otras muchas líneas de alta velocidad han entrado en servicio y desde esa fecha hasta hoy se han sucedido los incumplimientos con Galicia. Primero estaba previsto que la línea estuviese concluida en 2009; después doña Magdalena Álvarez fijó en 2012 la fecha de conclusión; a continuación, el señor Blanco y el señor Feijóo rubricaron el Pacto del Obradoiro, que fijaba en 2015 su conclusión; y el pasado año el actual Gobierno de la Xunta de Galicia advirtió que era imposible que estuviese concluido antes de 2018. Hoy usted, por lo menos en su primera intervención, no ha concretado ningún compromiso por lo que se refiere a sus fechas de finalización.

Señora ministra, puedo entender que hoy no esté en condiciones de hacerlo, pero hay algunas cosas que nos preocupan —a alguna acabo de aludir—, como la insistencia por parte de la Xunta de Galicia, desde el año pasado, en que es imposible que la línea de alta velocidad a Galicia esté concluida antes de 2018; una insistencia que solo se puede entender apelando al refranero, poner la venda antes de la herida, en definitiva, como un intento, ante la inminencia de la victoria del Partido Popular en las elecciones generales, de preparar una coartada al nuevo Gobierno central para justificar nuevos retrasos. Si no, mire usted, el Pacto del Obradoiro se firmó en julio de 2009; si en julio de 2009 se consideraba posible que en 2015 el AVE a Galicia estuviese concluido, cómo se entiende que dos años después se empe-

zase a considerar que era imposible acabarlo antes de 2018; o bien se faltó a la verdad en 2009 o se está faltando a la verdad ahora. En segundo lugar, nos preocupa su insistencia en que su prioridad será pagar lo mucho que el anterior gabinete dejó sin abonar. En toda contratación de obra pública, señora ministra, hay pagos diferidos en el tiempo; en todo presupuesto hay un capítulo para amortización de deuda y pago de intereses. Y, en tercer lugar, nos preocupa su insistencia en las dificultades del actual contexto económico. Nosotros somos los primeros en ser conscientes de esas dificultades, pero ya lo éramos antes de la celebración de elecciones generales, y tiene que haber una congruencia entre el discurso que se mantiene en la oposición y el discurso que se mantiene una vez que se llega al Gobierno, porque el Bloque Nacionalista Galego siempre fue selectivo. Por poner un ejemplo, no fuimos nosotros en esta Comisión quienes pusimos el grito en el cielo cuando el anterior Gobierno anunció que no consideraba una prioridad hacer el AVE del Cantábrico, porque entendemos que no puede haber AVE absolutamente por todos los sitios; ni fuimos nosotros quienes planteamos en esta Comisión la necesidad de que se construyesen grandes y lujosas estaciones en todas las ciudades gallegas. Por lo tanto, tiene que haber una congruencia entre lo que se dice en la oposición y lo que se hace al llegar al Gobierno.

Hechas estas consideraciones, me gustaría que contestase a las siguientes preguntas. ¿Se compromete a presentar ante esta Comisión en un plazo razonable de tiempo, dos meses por poner un ejemplo, un calendario detallado que contemple todas las actuaciones pendientes de concluir que afectan a Galicia, acompañado de las previsiones presupuestarias que lo hagan posible? ¿Puede asegurar rotundamente que descarta volver al proyecto inicial de vía única en el acceso a Galicia? Además, para Galicia, señora ministra, como usted bien sabe, hay otras cuestiones no menos relevantes en materia ferroviaria. ¿Cuándo estará concluido el eje atlántico entre Santiago y Vigo? ¿Contempla su Gobierno la prolongación del eje atlántico a Ferrol y Tuy? Usted mencionó en su intervención que hay 898 millones de euros pendientes de inversión para concluir el eje. ¿Están contempladas estas actuaciones Coruña-Ferrol y Vigo-Tuy en esa cantidad? ¿Qué previsiones tiene con respecto a la línea Lugo-Monforte-Ourense? Usted tan solo mencionó en su intervención que falta por acometer una inversión de 45 millones de euros para concluir la variante de Pobra de San Xiao, pero eso es solo una parte muy pequeña de la actuación para modernizar la línea ferroviaria entre Ourense y Lugo. Y fíjese que estoy hablando de modernizar la línea ferroviaria, no estoy hablando de una línea de alta velocidad stricto sensu.

Para resolver la conexión ferroviaria con nuestros puertos, en particular con los puertos exteriores de A Coruña y Ferrol, quisiera detenerme un momento dentro del límite de tiempo en lo relativo a las cercanías. Usted habló del compromiso de crear una gerencia de

cercanías en Galicia, pero le recuerdo lo que dice el refrán: la función hace al órgano y no a la inversa. Es que en Galicia para crear una gerencia de cercanías primero necesitamos tener cercanías, que no están implantadas. En ese sentido, en los presupuestos en vigor existe una partida de 400.000 euros, fruto de una iniciativa del BNG para elaborar un plan para la implantación de servicios de ferrocarril de cercanías en Galicia. ¿Se ha ejecutado esta partida? ¿Cuándo conoceremos los resultados de ese estudio? El anterior ministro manifestó su disposición a transferir a Galicia los servicios ferroviarios interiores. ¿Mantiene esa disposición?

Permítame, señora ministra, que le formule brevemente varias preguntas referidas a nuestra red viaria. ¿Qué previsiones maneja su departamento con respecto a la conclusión de la autovía del Cantábrico y de la autovía entre Santiago y Lugo, y también la autovía de acceso a A Coruña, AC-14? Usted no se ha referido a ello en su intervención, pero sí habló de los accesos al aeropuerto de A Coruña. Entiendo que se refiere, por lo tanto, a esta autovía que no cumple única y exclusivamente esa función. Es una autovía necesaria para descongestionar los accesos a A Coruña. ¿Maneja fecha para su conclusión definitiva?

Otra cuestión. Su partido anunció durante la pasada campaña electoral que si ganaba las elecciones revisaría el convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento y la concesionaria de la autopista del Atlántico, en virtud del cual la concesionaria asume la ampliación del puente de Rande y del tramo Santiago norte-Santiago sur, a cambio de una autorización para subir el peaje. Y le advierto que nos parece muy bien este compromiso. Por lo tanto, le formulo la siguiente pregunta: ¿mantiene este compromiso? ¿Cuáles son los términos exactos del acuerdo suscrito entre el Ministerio de Fomento en la legislatura pasada y la concesionaria? Hablando de las autopistas de peaje existentes en nuestro país, ¿está dispuesta a transferir a Galicia la titularidad de la AP-9 y de la AP-53 entre Santiago y Lalín, autopistas cuyo itinerario se desarrolla íntegramente por el territorio de la comunidad gallega?

Antes de concluir, permítame hacer una breve referencia a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Usted habló de que una de las prioridades era un nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Habló expresamente de que desde su punto de vista, en lo relativo a AENA, el todo vale más que las partes. Por tanto, le formulo la siguiente pregunta: ¿Descarta o renuncia usted a un modelo de gestión aeroportuaria descentralizado, apelando a esa frase de que con respecto a AENA el todo vale más que las partes? ¿Está, en congruencia con esa afirmación, dispuesta a revisar la privatización de la gestión de determinados aeropuertos y también de los tráfico de torre?

Concluyo con una muy breve referencia a las políticas de vivienda. Coincido con usted en que las prioridades deben ser el fomento del alquiler y la rehabilitación, pero por lo que respecta al fomento del alquiler, permítame

una reflexión. Las medidas contenidas en el Real decreto-ley de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, como reintroducir la desgravación por compra de vivienda, mantener el IVA superreducido para la adquisición de vivienda y suprimir las ayudas al alquiler a los jóvenes, desde nuestro punto de vista no van precisamente en esa dirección. Para acabar, quiero hacer una última referencia al problema de los desahucios. El que usted haya hecho énfasis en el mismo es algo que valoramos positivamente, pero en cualquier caso quiero transmitirle que nosotros consideramos que una forma de resolverlo es modificar la legislación en materia hipotecaria para contemplar, entre otras opciones, la dación en pago, como ya planteamos y defendimos con insistencia en la legislatura pasada.

En cualquier caso, señora ministra, le agradezco su atención. Espero que pueda contestarme con el máximo detalle posible a las distintas preguntas que le he formulado y por supuesto atenderé muy gustoso sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Vasco la diputada doña Arantza Tapia Otaegi.

La señora **TAPIA OTAEGI**: En primer lugar, tanto en mi nombre como en el de mi grupo parlamentario, quiero dar la bienvenida a la señora ministra a esta Comisión y agradecerle todas las explicaciones que nos ha dado, que han sido amplias; sin duda, continuaremos trabajando en esta Comisión porque desde luego han sido extensas. Se trata de un ministerio ligado al desarrollo y gestión, sobre todo de infraestructuras de movilidad, con amplios contenidos en materia marcadamente inversora, como se ha demostrado hasta la actualidad. Sin embargo, coincidiendo con lo que ha dicho la señora ministra, dada la amplitud de los temas que ha tratado a lo largo del tiempo y que las áreas han estado bastante divididas y bastante separadas, creo que la visión ha sido un tanto inconexa. Me ha alegrado escuchar que van a hacer una visión integral, una visión sistémica del conjunto del sistema de transporte. Eso es lo que desde luego a nuestro juicio es el principal reto al que tiene que hacer frente este ministerio, establecer un modelo de movilidad de personas y mercancías basado en la accesibilidad, en una menor huella ecológica y en el mantenimiento de esas tres E que solemos citar muchas veces: el entorno medioambiental, la equidad social y la economía. Creo que es algo que desde luego no podemos obviar en este momento. La interacción entre los sistemas de transporte, las infraestructuras, la ordenación del territorio, el urbanismo, el cómo hacemos el crecimiento económico y la participación social creemos firmemente que tienen que ir en una visión conjunta porque de otra manera lo único que hacemos es desarrollar áreas muy concretas, pero sin centrarnos en las personas y sus necesidades. Por tanto, abogamos por una colaboración interinstitucional entre el Ministerio de Fomento y las comunidades autónomas,

los municipios y todos aquellos que tengan competencias para convertir la crisis en oportunidad, planificando desde la necesidad y analizando cuáles son las necesidades de las personas, cuáles son las necesidades económicas de nuestras mercancías y de nuestra industria, para proyectar las infraestructuras precisas a partir de ahí y no al contrario. Concretamente, si hacemos referencia a lo que se ha hecho en el Estado español, creo que la apuesta económica por el desarrollo de las líneas de alta velocidad ha sido muy importante. Se ha hecho un esfuerzo inversor realmente, permítanme la palabra, ingente, pero si lo observamos en su conjunto, podemos decir que con una planificación un tanto extraña cuando menos porque se han puesto en marcha líneas y conexiones en poblaciones con muy poca densidad, priorizándose en ocasiones líneas que, a nuestro juicio, no deberían ser prioritarias, y sin embargo, se han dejado de lado otras que quizá hubieran sido mucho más rentables tanto desde el punto de vista social y como económico. En ese sentido, desde luego no entendemos cómo la conexión con Europa no ha sido priorizada y se han ido trazando líneas, permítame la expresión, en ocasiones de ningún sitio a ninguna parte. En cualquier caso, sin ninguna solución de continuidad. Por tanto, estamos de acuerdo en principio con sus reflexiones y nuestra apuesta va a ser por relanzar y priorizar las líneas con esos objetivos. Al mismo tiempo creemos que ha habido una escasa priorización y actuaciones en líneas de cercanías ya existentes, que con ciertas mejoras en las propias líneas y en el material rodante, en estaciones incluso, hubieran dado servicio a muchísimas personas que las utilizan todos los días, pues si bien las líneas de alta velocidad son importantes, también debemos priorizar y trabajar las líneas de cercanías. Un transporte público eficiente y de calidad debe ser una de nuestras prioridades.

Algo similar podríamos decir del transporte de mercancías, de la conexión ferroviaria a nuestros puertos y también a nuestros aeropuertos, que ha sido largamente olvidada. A pesar de que se han realizado actuaciones, creemos que tenemos que seguir trabajando en ellas, porque nos enfrentamos a una crisis importante, y todas estas consideraciones previas no pueden hacernos olvidar que en muchas ocasiones la mayoría de los gobiernos ante esta situación de crisis han actuado con más obras, porque más obras suponían más actividad económica, y más actividad económica es más empleo. Pero la actividad económica ligada a la construcción de infraestructuras únicamente tiene una visión cortoplacista, porque en cuanto se termina de construir la infraestructura, se termina. Sin embargo hay un aspecto adicional, al que también ha hecho usted referencia, que es todo lo relacionado con el mundo del transporte, y ha puesto el ejemplo en una línea de alta velocidad, Medina-La Meca, que actualmente se ha conseguido. La explotación de las líneas, la construcción de nuevos trenes, las comunicaciones, todos los sistemas electromecánicos ligados a todo eso permiten una gestión y una actividad económica distinta de la

propia construcción. Creemos que ahí también tenemos algo más que hacer ligado a este ministerio.

Es cierto a la vez que la planificación de las redes de transporte se ha de hacer a largo plazo, las inversiones también son a largo plazo, son plurianuales y hay que empezar a trabajarlas y continuar con las que ya están, pero con una planificación coherente y coordinada en cuanto a medios y en cuanto a actuaciones, unido además a un uso eficiente de las infraestructuras que se construyan, es decir, no solamente construir sino gestionar y utilizarlas. Por ello, señora ministra, como nos ha comentado que iban a hacer un plan nuevo que sustituiría al actual PEIT, nos gustaría saber cuáles van a ser sus prioridades, si viajeros sobre mercancías, cercanías *versus* trenes de alta velocidad, si va a haber —algo ha comentado— transformaciones del ancho ibérico actual al ancho estándar o UIC, como se le denomina, cuáles van a ser en definitiva las líneas principales de ese plan y cómo se van a explotar todas esas líneas.

Aquí me gustaría hacer referencia a infraestructuras viarias, que si bien en nuestro caso están la mayoría transferidas, tenemos sobre la mesa un debate importante, que es el del pago por el uso, sobre todo en las infraestructuras de alta capacidad. Creemos que muchas infraestructuras que se han construido, unas autovías de pago en paralelo con unas autovías de no pago, evidentemente no hacen más que duplicar recursos y en realidad no podemos utilizar esos recursos para otras infraestructuras. Nos gustaría saber cuál va a ser su política en este caso concreto, porque el pago por el uso, por la contaminación y por la congestión es algo que viene de Europa y nos gustaría saber si va a utilizar el modelo de euroviñeta, el modelo suizo, que paguen únicamente los camiones por el uso de las autovías o vehículos particulares también, cuál va a ser en ese sentido su política.

Estamos plenamente de acuerdo en que en el siglo XXI no podemos abordar la construcción y gestión de infraestructuras como en el siglo XIX, centrándonos en la infraestructura y en su importancia en sí misma y no centrándonos en las personas. Creemos que las personas son la base sobre la que tenemos que trabajar, planificar y ejecutar las infraestructuras de movilidad: personas en cuanto a sus necesidades de movilidad y personas en sus trabajos y en sus ámbitos económicos. Nuestro grupo está convencido de que debemos transitar de una política basada en la construcción de infraestructuras a una cuyo eje principal de actuación sea una gestión inteligente y eficiente de las mismas.

Después de estas consideraciones y algunas preguntas me gustaría centrarme un poco en nuestra comunidad. Me ha alegrado escucharla también que va a apostar usted por el eje atlántico de viajeros y mercancías dentro de las redes transeuropeas de transporte, porque mientras en el eje atlántico nos hemos caracterizado por discutir todo y estar planificando sin construir, en el eje mediterráneo creo que las cosas se han hecho de otra forma, se ha trabajado mucho más eficientemente, y en este

momento existe un desequilibrio claro. Por tanto, desde nuestra comunidad autónoma y desde todo el eje atlántico creemos que para nuestras personas, nuestras mercancías, el desarrollo territorial y el desarrollo económico es imprescindible que ese eje atlántico sea desarrollado a la misma velocidad que el eje mediterráneo, porque los dos son importantes, con una conexión además entre ambos.

Creemos además que en este caso —sigo en nuestra comunidad— este desarrollo del eje ferroviario de mercancías debe pivotar sobre nuestros dos puertos, a los que ha hecho referencia concretamente, y sobre las áreas logísticas que en su caso también están asociadas al mismo. Desde luego, permitiría acercar nuestros centros económicos y de decisión a una Europa de la cual cada vez nos estamos quedando más alejados, porque parece que el centro de decisión se está moviendo mucho más hacia el este. Permítame decirle que de verdad necesitamos un compromiso en ese sentido. Me ha alegrado escucharle su compromiso con la Y vasca, pero también lo necesitamos con el resto de infraestructuras de apoyo a este corredor ferroviario, a los puertos evidentemente, con una gestión pausada pero eficiente y con una conexión ferroviaria a ambos puertos. En el caso de Bilbao me gustaría hacer referencia a la variante sur ferroviaria, que es imprescindible para que el puerto de Bilbao sea competitivo, puesto que en este momento depende mucho de la carretera y es realmente ineficiente.

En cuanto al tema portuario me gustaría trasladarle también nuestra visión. Tenemos dos puertos funcionando en la comunidad autónoma, el puerto de Bilbao y el puerto de Pasaia, y nuestro grupo aboga por una gestión conjunta de ambos puertos y estamos dispuestos a dialogar con el ministerio para ver la posibilidad, incluso, de aunar las dos autoridades portuarias y que trabajen de una forma conjunta siendo mucho más eficiente la posible construcción de ese puerto exterior en Pasaia en el momento que sea necesario, pero desde una visión de conjunto de los dos puertos, de su actividad y de su competitividad.

En el mismo sentido nos gustaría que definitivamente tuviéramos un modelo de gestión aeroportuario, porque creo que en esta Comisión —a pesar de que no he estado, sí mi predecesor, el señor Beloki, con el que he trabajado mucho durante estos últimos años— hemos tenido bastantes modelos de gestión aeroportuaria y ninguno ha conseguido llevarse a efecto. Estaríamos encantados de que en esta legislatura tuviéramos uno que se consiguiera llevar a efecto. Nos gustaría además que las cámaras de comercio y las autoridades locales pudieran participar en la gestión de esos aeropuertos de forma conjunta. No quiero alargarme en exceso, pero sí comentarle que la modernización de esa gestión aeroportuaria es fundamental en nuestro caso para Euskadi y creemos que ese proceso debe ser abordado desde una gestión interinstitucional, desde una colaboración con la comunidad autónoma y creo que seremos capaces de llegar a acuerdos y de acercar posturas.

Antes de terminar quisiera hacer referencia a algunas cosas concretas, que entiendo que hoy no las pueda responder, pero de las cuales iremos hablando, porque nuestro grupo sí aboga por una gestión desde la máxima cercanía. Sé que anteriormente también se ha estado trabajando sobre la transferencia de la gestión de los servicios de cercanías de Renfe, incluso de los servicios de la Y vasca en lo que a comunidad autónoma se refiere, de la gestión de los dos puertos desde esa cercanía, y en el caso de los aeropuertos solicitaríamos una cosa similar: su gestión desde la cercanía, entendiéndolo además que ahí tenemos unos aspectos muy concretos en el aeropuerto de Hondarribi, que creo que en esta Comisión los conocen porque se han debatido en más de una ocasión. Haría referencia únicamente a algo que usted ha comentado, que es el cielo único europeo. Es el único aeropuerto en el que no impera el cielo único europeo y en el que hay un acuerdo bilateral. Creo que deberíamos abordar ese tema. También nos gustaría conocer sus planes acerca de algo que ha comentado, que es la integración en ciudades de, en nuestro caso, la Y vasca, puesto que hay convenios firmados en las entradas de la ciudad de Gasteiz y de Irún. Entiendo que pueden ser complicados de ejecutar, pero nos gustaría saber cuáles son sus planes, así como en Bilbao y Donostia.

No quiero hacer referencia al tema del urbanismo ni al de vivienda, puesto que son aspectos que en nuestro caso se encuentran transferidos, y entiendo que vamos a seguir respetando la situación actual y colaboraremos en todo lo que pueda ser la elaboración del nuevo código técnico de edificación.

Conozco su voluntad de diálogo, señora ministra, y le ofrezco también nuestra colaboración para todos estos aspectos, y algunos en los que entraremos en detalle probablemente a lo largo de futuras comisiones.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia su portavoz, don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN:** Este tipo de intervenciones ritualmente se suelen iniciar felicitando al ministro o ministra por el nombramiento, pero después de lo que la señora ministra ha expuesto de la situación de su ministerio, me resulta difícil felicitarla, porque, francamente, del gran lío en el que parece —dijo el presidente Rajoy— que estaba metido este Gobierno, le ha tocado un gran trozo. Desgranar la serie de déficits y deudas acumuladas, consolidadas y compromisos pendientes de ejecución hasta llegar a la gigantesca cifra de 40.000 millones de euros realmente da más compasión que entusiasmo. En fin, es un buen punto de partida que sepamos cuál es la situación y la felicito porque su intervención no ha sido ni la más abstracta ni la más larga de las comisiones a las que yo he tenido que asistir. En ese sentido, me parece un buen comienzo.

Dicho esto, comparto la parte más teórica de los fines de la política que van a abordar en su ministerio, de buscar políticas de eficiencia, de transparencia en las actuaciones y de acabar con el uso de las infraestructuras como un arma política, esa especie de lista a los Reyes Magos que tenían alcaldes, presidentes de diputación y consejeros autonómicos, que servía sobre todo para obtener muchas veces más ventajas políticas electorales que resultados económicos, y creo que eso es en gran parte lo que nos ha llevado a esta situación. Hay que ser conscientes de eso. Me parece claro que si queremos que las infraestructuras y las inversiones de Fomento sean un motor de la economía —cosa que es del canon de cualquier salida de una crisis—, habrá que acabar, verdaderamente y en serio, con esa mala práctica de convertir infraestructuras y este tipo de inversiones en objeto de mercadeos políticos para obtener voluntades, cosa en la que además, para ser justos, no hay que criticar solo al anterior Gobierno, sino que esto ha sido algo usual. Basta con ver en las comunidades autónomas gobernadas por todo tipo de partidos como ha habido este tipo de casos, con consecuencias más o menos desastrosas, pero ha sido una práctica común. Es importante acabar con esto y espero que ese compromiso de su ministerio vaya de verdad en esta dirección.

Si repaso después las cosas que usted ha ido proponiendo como objetivos de la política de inversiones del ministerio que pese a todo quieren mantener, encuentro algunas sorpresas. Por ejemplo, en la lista de actuaciones del AVE que usted ha anunciado, faltará alguno de los proyectos que había previstos, pero se pretende ejecutar casi todos. Por supuesto habrá razones que aconsejarán la terminación de este megaproyecto que nos va a colocar, como en tantas otras cosas, en el país con más kilómetros de AVE del mundo, pero también en el más endeudado por eso mismo, y me gustaría saber cuáles son. Sobre todo lo digo porque —a mí me ocurre igual que a usted: yo de esto no sé nada, me estoy enterando sobre la marcha, pero esto es muy interesante porque uno se entera de muchas cosas— todo el mundo sabe que uno de los problemas que ha habido con la política respecto a alta velocidad en España es que en principio se desechó que fueran líneas mixtas para mercancías, lo cual incide en una rentabilidad baja, lo cual a su vez ha obligado a subvencionar los billetes de los recorridos en AVE, además con un agravio social comparativo, porque en algunos lugares han desaparecido los trenes convencionales y han expulsado a los sectores sociales de menor nivel adquisitivo, y los de más nivel adquisitivo, que son los que pueden usar regularmente el AVE, se encuentran además subvencionados, algo verdaderamente difícil de justificar.

Espero que me pueda explicar si han tenido en cuenta si se puede hacer algo respecto a esta política de abandono de las mercancías en muchos de los trayectos de AVE aprobados y ya en marcha, creo, en otros, como la Y vasca, creo que no; si se va a mantener la política de subvenciones del Gobierno a los recorridos y si han hecho estudios de sostenibilidad en lo que se refiere a la

demanda real para que no nos vuelvan a ocurrir casos tan bochornosos como el famoso AVE que ha habido que abandonar en Castilla-La Mancha, que formaba parte de esa política de conversión, como decía, de las inversiones públicas en meros instrumentos de obtención de poder por los poderes locales, cosa que, insisto, debería acabarse drásticamente, sobre todo porque es inevitable que en un ministerio como el suyo y en un área como esta todo el mundo venga con: y de lo mío qué, es lógico. Existen demandas fundadas, infundadas y otras puramente fantásticas, pero es lógico que los diputados pretendan obtener aclaraciones sobre qué es lo que va a pasar con las inversiones prometidas, en curso o las que ya tienen que mejorarse en sus comunidades, provincias, ciudades o incluso pueblos y aldeas. La verdad es que si no tenemos una idea clara de que tiene que haber una política de obras públicas nacional e internacional —ahora haré un comentario al respecto—, dentro de lo que también son los planes de la Unión Europea, no iremos a ninguna parte y estaremos condenados a repetir los mismos errores, que aunque sea algo muy humano, es algo que hay que tender a evitar.

En los aeropuertos, por ejemplo, tenemos un problema muy serio, como todo el mundo sabe, que es la fantástica política de proliferación de aeropuertos que se ha hecho. En contra de la idea popular de que cuanto más proliferan las infraestructuras, más beneficios obtenemos todos, ahora ha quedado claro que esta es una idea tan popular como falaz. Yo mismo soy donostiarra, vivo en una comunidad donde hay muchos aeropuertos y muy cerca, es decir, a menos de 100 kilómetros de mi casa hay tres en España y otro más en Francia, internacional, y sin embargo el aeropuerto que me toca a mí, el de San Sebastián, el de Fuenterrabía, es uno de los aeropuertos menos competitivos, más caros y más abusivos que hay en toda España. La proliferación de infraestructuras ni es más competitiva, ni da más facilidades a los usuarios, ni mejora desde luego las expectativas de desarrollo económico de la zona, si no se hacen con una visión de conjunto global. Nos vendría mucho mejor, por poner esto como ejemplo, una política para convertir Biarritz en un aeropuerto internacional, como hay otros en Europa, que insistir en ampliar instalaciones aeroportuarias que desde luego tienen muy poco futuro, por no decir ninguno. No deja de ser algo *typical spanish*, por desgracia, que mientras en Europa no se le caen a nadie los anillos porque dos grandes ciudades o incluso tres, en el caso por ejemplo de Holanda y Alemania, compartan un aeropuerto internacional, aquí todo el mundo quiera tener el suyo y por supuesto internacional.

¿Qué se va a hacer con los aeropuertos vacíos, quiero decir sin vuelos? ¿Vamos a mantener la política que también ha sido desastrosa financieramente a base de subvenciones, sobre todo autonómicas, a líneas aéreas de bajo costo para mantenerlas abiertas como sea, con unos costes de gasto corriente o de otro tipo altísimos? En este sentido, entiendo perfectamente la reflexión que ha hecho sobre Spanair, porque lógicamente a usted le

ha caído esto encima sin esperarlo —quiero decir sin esperar que usted fuera a ser la ministra de Fomento, conocida la discreción con que se ha formado este Gobierno—, pero se sabía que esta compañía estaba muy mal gestionada y que había un caso bastante claro y flagrante de mala política autonómica al respecto. Esta idea de que las autonomías puedan tener líneas de bandera encubiertas ha llevado a este tipo de situaciones. Aquí también sería interesante una reflexión sobre las responsabilidades políticas a este respecto, puesto que son decisiones económico-financieras que luego repercuten en la deuda de todos nosotros, no solamente de quienes las han tomado.

Llama también la atención cuando se estudia por encima la gran cantidad de subvenciones que muchas comunidades autónomas dan a compañías como Ryanair simplemente para mantener una mínima ocupación de sus instalaciones aeroportuarias. ¿Se va a acabar con esto? Yo creo que es algo exigible. Es decir, si hay competencia, que sea con limpieza, y si hay aeropuertos que no son competitivos, habrá que ver qué hacemos con ellos, pero desde luego empeñarse en mantenerlos abiertos solo por intereses de tipo local que tienen que ver con los equilibrios del poder, del *establishment*, es insostenible. Si estamos prometiendo una política de sostenibilidad, serían las primeras políticas que habría que revisar de verdad y con mucha seriedad.

Ha hablado también —cuenta con mi aplauso y creo que con el de casi todo el mundo— del abandono de las obras de tipo faraónico. En este sentido, mi opinión y la de mi grupo es que ahí hay proyectos, por ejemplo portuarios, como el puerto externo de Pasajes, que entran perfectamente en esta categoría de inversiones faraónicas. Es decir, tenemos en Bilbao, al lado, un superpuerto —como es de Bilbao, lógicamente se llama superpuerto, no puede ser de otra manera— y vamos a tener además un puerto exterior en Pasaia. ¿Qué sentido tiene esto cuando además desde una perspectiva europea tenemos también muy cerca otro gran puerto en Bayona, en Francia? Esto se repite constantemente y me da la impresión de que pese a sus intenciones, por los peajes políticos que su partido tiene que pagar o lo que sea, no va a ser posible renunciar de verdad a estas malas prácticas de invertir en infraestructuras que no son necesarias o que sencillamente son redundantes y que no solamente son de difícil sostenibilidad, con gran daño para la salud de las cuentas públicas, sino que además no repercuten para nada en la calidad del servicio ni en la calidad de vida de los ciudadanos. Además, usted ha dicho que va a ser uno de sus objetivos prioritarios, de lo que me congratulo. De hecho, si usted consiguiera solamente que embarcarse en un avión en este país fuera algo que se hiciera con un horario razonable y sin pasar por todo tipo de estúpidas humillaciones en la puerta de embarque, será recordada con admiración por toda la ciudadanía. Eso que quede claro. Respecto al ejemplo que ponía del puerto y otros que pueda haber con Portugal y desde luego con Francia, sería muy importante tomarse en serio

la posibilidad de hacer infraestructuras de tipo internacional en zonas fronterizas, tanto en el País Vasco y Cataluña como en el caso de Galicia y Portugal o de Extremadura y Portugal y algunos otros que se puedan plantear de este estilo.

Hablaba también usted de reducir duplicidades, redundancias administrativas, objetivos absolutamente necesarios. Pero cuando ha hablado de vivienda nos encontramos con un problema. Vivienda es básicamente una competencia autonómica, como ya le han dicho y es así. Aunque el marco legal de la legislación de vivienda, de suelo, etcétera, sea todavía de este Parlamento, no deja de ser cierto que la ejecución de la competencia y el propio desarrollo legislativo es en gran parte autonómico. Somos de la opinión de que es una competencia que, tras un proceso de racionalización municipal, estaría mejor en manos de ayuntamientos. Pero hasta el momento en que eso se pueda abordar —sin duda un día habrá que hacerlo—, sería interesante que quedara claro que las intervenciones ministeriales en materia de vivienda no sean también la tendencia a volver a replicar, a repetir y a volver a desarrollar cosas que ya se han desarrollado. La noticia de que iban ustedes a eliminar —lo he entendido así— la agencia ministerial de alquiler de viviendas me parece muy sensata, porque no me ha tocado a mí pero sí a amigos míos usar sus servicios y la experiencia ha sido bastante kafkiana, por decir algo suave. Es un ejemplo de agencia pública que no tiene el menor sentido mantener, porque además cualquier ayuntamiento hace mucho mejor este tipo de cosas.

En materia de vivienda también quería animarle a que adopten una iniciativa que es política, que puede y debe adoptar el Gobierno. Es, por una parte, en colaboración con Justicia, como usted ha dicho, hacer que en las futuras hipotecas la dación en pago sea el sistema normal, el sistema preferencial de establecimiento de un crédito hipotecario. Como nosotros sí creemos en la seguridad jurídica y por tanto consideramos que esto no debe ser retroactivo, pedimos que se adopte un sistema de *fresh start*, es decir, de tutela judicial para evitar desahucios o, mejor dicho, para liquidar la deuda hipotecaria con la entrega de la vivienda mediante una tutela judicial, exactamente igual que se hace en un concurso de acreedores, que el juez pueda tomar esta decisión, aunque no sea con el acuerdo de la entidad financiera. Esto sería algo claro y concreto que protegería a muchos ciudadanos que se han visto atrapados en una burbuja inmobiliaria, que además todo el mundo les había dicho que no existía y que no había el menor peligro al respecto, de manera que creo que las instituciones públicas tenemos una responsabilidad clara de proteger esos derechos a la vivienda, que han sido en gran parte atropellados por un fenómeno que era perfectamente previsible, pero que tozudamente se mantuvo que era fruto de la imaginación de cuatro catastrofistas.

Le quería decir dos cosas más. Una, que apoyaremos cualquier pacto de Estado que ustedes propongan en esta materia que tenga que ver con un cumplimiento riguroso

de los objetivos que ustedes planteaban y que, además, si fuera posible, se replantee un reparto competencial claro en estas materias precisamente para evitar todo este tipo de redundancias, duplicidades administrativas y demás que tanto daño han hecho a las finanzas públicas y que nos han llevado en gran parte a esta crisis y también que hacen que determinadas cuestiones importantes en esta materia no se contemplen, mientras que otras actuaciones son desorbitadas, fantásticas, faraónicas o como las queramos llamar.

Para terminar, respecto a lo que ha dicho usted sobre Lorca, es importante que lo haya mencionado. Es un toque de atención y en gran parte deberíamos avergonzarnos. Con todas las decisiones que se han tomado para actuar después del terremoto en aquella ciudad murciana, todavía sigue habiendo vecinos que, al parecer, siguen viviendo en sus coches, en casas prestadas, donde les dejan, en tiendas de campaña, me han dicho. Dentro de poco se desplaza a este Parlamento una comisión de vecinos de aquella ciudad para explicarnos a los grupos la situación, tal y como ellos la viven. Parece mentira que en un país como España, a estas alturas, todavía no se haya hecho nada para reparar un par de centros educativos que no se pueden utilizar y se prefiera enviar a los niños en autobús a equis kilómetros de su casa y que vuelvan a las nueve de la noche. En fin, son cosas de república bananera que habría que evitar y que probablemente tienen mucho que ver con el desorden competencial, que es tan característico de nuestro Estado de las autonomías, en que se toman muchas decisiones que luego no ejecuta nadie, o que nadie dota presupuestariamente o que, sencillamente, quedan en manos de comisiones y subcomisiones que, como todas las de tipo napoleónico, discuten pero resuelven poco y hacen menos.

Estas son las cosas que le quería comentar. Quiero agradecerle su exposición —como le he dicho— y además me consta la disponibilidad de su ministerio y de usted personalmente a tener una relación muy cercana con los diputados, que como ya le dije cuando nos reunimos para hablar de aquello, desde luego, pensamos utilizar.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, llevamos desde las trece cincuenta horas ininterrumpidamente celebrando esta Comisión. Voy a suspender hasta las diecisiete quince para tener veinte minutos a fin de que la ministra y sus señorías descansen un poquito y si quieren tomar algo, en una sala contigua lo puedan hacer.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la intervención de la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Plural, doña Ascensión De las Heras Ladera. Tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señora ministra, quisiera, en primer lugar, agradecer su comparecencia y darle la bienvenida a esta Comisión, en la que tengo que decirle que yo también soy nueva.

Por norma general y de manera desafortunada, las políticas desarrolladas desde su ministerio, señora ministra, han sido políticas de infraestructuras y no de transporte. El transporte al servicio del interés público es y debe ser, ahora más si cabe, un factor determinante a la hora de abordar un cambio de modelo productivo, donde sea posible una economía sostenible, equitativa y respetuosa con el territorio. Los criterios seguidos hasta ahora, independientemente del partido de gobierno de turno, a la hora de acometer infraestructuras de gran relevancia por su tamaño, importancia estratégica y coste, no se han ajustado en demasiadas ocasiones al interés general ni en términos de transparencia ni de participación ciudadana y sí a las presiones que las grandes empresas del sector de la construcción ejercen, por desgracia, en las decisiones políticas. Bajo estas premisas ya en el Plan de infraestructuras 2000-2007 se pretendía convertir España en el país de Europa con más kilómetros de alta velocidad ferroviaria. Fue en esta época cuando se planearon un gran número de aeropuertos, hoy algunos deficitarios o fantasmas, como es el caso de Castellón, o un gran número de autopistas de peaje cuyas concesionarias manifiestan millonarias deudas que están siendo compensadas por el Estado. Tendrá que decirnos cuál va a ser la intención de la señora ministra con respecto a esto y qué dimensión tomará este problema con el recorte de su programa de ajuste presupuestario.

En el PEIT aún vigente —aunque usted ha anunciado que tendrá otro—, prima de igual forma la política de autovía y AVE. Este plan —como muy bien sabrá— planteaba construir 6.000 kilómetros más de autovías y autopistas, más de las mitad de las cuales, a día de hoy, ya están ejecutadas; también planteaba construir 9.000 kilómetros de línea de alta velocidad que se sumaban a los 1.000 preexistentes, muchos en vías de ejecución, y duplicar la capacidad de los aeropuertos o el incremento del 75 por ciento de puertos en nuestro país. Todas estas infraestructuras carecen a día de hoy de una evaluación ambiental de forma conjunta y particularmente sin evaluación de su afección sobre la red Natura 2000, extremo este que ha provocado en numerosas ocasiones las protestas fundadas de diversos colectivos ecologistas. Hay que sumar a esta política de la infraestructura por la infraestructura —que a pesar de nuestro deseos continuará llevando a cabo el ministerio que ahora recae sobre su responsabilidad, señora ministra, y que bien podría renombrarse como el del cemento— que los ayuntamientos y las comunidades autónomas también contribuyen en el desarrollo de planes dislocados, sobre todo de carreteras. Así podemos mencionar el Plan de infraestructuras de Andalucía, Pista, o el programa de autovías de Castilla-La Mancha o el de Castilla y León, que pretenden —o pretendían, no lo sabemos— sumar más

de 2.300 kilómetros a los contemplados en el PEIT. Lo cierto es que, a pesar de esta realidad, existe aún hoy una aceptación generalizada que causa muy buena sensación a la ciudadanía con respecto a la necesidad y el beneficio que conlleva el desarrollo y construcción de grandes megaproyectos de infraestructuras en nuestro país. Posiblemente todavía arrastramos el complejo histórico del déficit de infraestructuras con respecto a Europa, pero lo cierto es que todos sabemos que ese déficit quedó superado con creces a mediados de los años noventa y ya va siendo hora de que nos olvidemos de ese complejo. España es el país europeo con más kilómetros de auto-vías y autopistas, contamos con 15.621 kilómetros. Solo China nos gana en kilómetros proyectados de AVE y, a pesar de esto, solo tenemos la quinta parte de los viajeros que tiene Francia o el 7 por ciento de los que tiene Japón. Tenemos cuarenta y ocho aeropuertos, mientras que Alemania, con 82 millones de habitantes, solo dispone de veinticuatro. También se debe esa buena sensación que causa en la ciudadanía a que las infraestructuras de transporte son y han sido consideradas como grandes generadoras de empleo y de riqueza, pero la realidad es muy tozuda, señora ministra, y nos lleva a hacernos la pregunta de cómo es posible que seamos uno de los países de Europa con más infraestructuras de transporte y al mismo tiempo uno de los que más dificultades económicas tiene y que cuenta con más desempleo ante la crisis.

Ante el nuevo plan de infraestructuras y transporte que usted nos ha anunciado esto tendrá que tomar necesariamente otra dimensión, atendiendo, como bien ha dicho, actuaciones de carácter prioritario. Ahora permítame que podamos disentir en qué consideramos cada una prioritario. Durante demasiados años hemos vivido bajo una enorme lona que recorría la geografía de todo el país y anunciaba: España está en obras, perdonen las molestias. Sin embargo, a pesar de la evidencia que muestran estos datos, hay que decir que siguen existiendo carencias en las infraestructuras de transporte en España debido a la falta de planificación enfocada en el interés público y la sostenibilidad. Tendremos que ver en el transcurso de la legislatura de cuánto será el presupuesto que se dedicará al mantenimiento de las infraestructuras existentes y cuánto se invertirá en la red ferroviaria tradicional o en el transporte de mercancías, pues en estos aspectos fundamentales no se han puesto hasta ahora más que buenas palabras sin ningún interés real y efectivo. Necesitamos inversiones en transporte, pero, lejos de las que se han efectuado hasta ahora, las que proporcionen accesibilidad con la mínima movilidad, pues son estas políticas las que asegurarán un cambio de modelo productivo que nos ayude a afrontar los retos de carácter ecológico y con un panorama mundial que nos sitúa ante la crisis con una gran dependencia energética. Por eso esperamos que se apueste por el transporte público colectivo, potenciando el uso del tren tradicional en media y larga distancia, mejorando la red ferroviaria de cercanías o adaptando con un mayor número de

carriles exclusivos para autobuses las vías de acceso a las grandes ciudades. Necesitamos que se apueste de una vez por el transporte ferroviario de mercancías, aumentando el diálogo barco-tren como potente instrumento para mejorar el tránsito de camiones por carretera y que se realice una evaluación integral de las infraestructuras existentes y de los servicios que prestan a fin de mejorar sus capacidades. Estamos seguros, señora ministra, de que todas estas actuaciones serán capaces de proporcionar trabajo y riqueza para nuestro país. En este orden de cosas, desde La Izquierda Plural consideramos prioritario que se paralice y renuncie a la construcción del anillo ferroviario proyectado en la comarca de Antequera, en Málaga, que solo creará empleo de manera precaria y temporal mientras dure la construcción y devastará una zona con grandes potenciales tanto naturales como industriales y de servicios; que se promueva la gratuidad de la AP-7 a su paso por Castellón con el fin de descongestionar la N-340, que transcurre paralela a esta y soporta diariamente un elevado volumen de tráfico, sobre todo de camiones, mientras que la AP-7 se encuentra infrutilizada porque no se usa por el gasto económico que representa. Queremos preguntarle también en qué plazos estará disponible la línea internacional del Canfranc y que nos dé más información de la Red básica transeuropea con respecto a la travesía central pirenaica. Aprovecho también para recordarle que Zaragoza y su entorno metropolitano tienen aprobado un acuerdo entre el ayuntamiento y el Ministerio de Fomento para desarrollar la red de cercanías. ¿Va a cumplirlo? Desarrolle, señora ministra, el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías para Madrid con respecto a la línea C-4, de la red de cercanías desde Colmenar hasta Soto del Real, al objeto de dinamizar la sierra norte madrileña y facilitar la movilidad en el área metropolitana; la prolongación a San Agustín de Guadalix y Algete desde Alcobendas-San Sebastián de los Reyes. Construyan las nuevas vías cuadruplicando los 66 kilómetros comprometidos para separar los tráficos de cercanías de los de mercancías en los tramos Getafe-Pinto-Aranjuez y Pinar de las Rozas-Collado Villalba, lo que proporcionará un mejor servicio al usuario y descongestionará el tránsito de camiones por carretera. Por último, lleve a cabo la actuación en la A-6, Madrid-A Coruña, respetando, como estaba proyectado, el carril bus-bao existente hasta Las Rozas y ampliándolo solo para autobuses hasta Collado Villalba en un tramo de doble sentido.

En otro orden de cosas, con respecto a su anunciado plan para poner en valor AENA como el primer operador aeroportuario del mundo, resulta como poco sorprendente porque AENA ya lo es. Es, por su número de pasajeros y presencia internacional, uno de los mejores del mundo. Además de los cuarenta y siete aeropuertos y dos helipuertos, participa en la gestión directa o indirecta de veintiocho aeropuertos en el mundo. Somos líderes en tecnología para el control del espacio aéreo, tecnología que exportamos de manera eficiente. En el

año 2010 AENA consiguió un resultado de explotación, antes de intereses, amortizaciones e impuestos, de 18,5 millones de euros en positivo, frente a las pérdidas de 244,59 millones de euros del ejercicio anterior, lo que demuestra que los planes de ahorro realizados no han dado muy malos resultados. En realidad, lo que definitivamente lleva a AENA a los números rojos son los intereses y amortización de deuda que tiene que pagar por su importante deuda, que está basada fundamentalmente en las ampliaciones y construcciones de nuevos aeropuertos que se han llevado a cabo en los últimos años. Esta fiesta de los aeropuertos, señora ministra, nos ha costado a todos los españoles y las españolas 1.500 millones de euros. Solo la remodelación, ampliación y construcción de los aeropuertos de Albacete, Badajoz, Burgos, Castellón, Huesca, León, Salamanca y Logroño nos ha costado 315 millones de euros. Menciono esto, y no es baladí, porque son los aeropuertos con menor densidad de tráfico de España. Llama poderosamente la atención el de Castellón, que ha costado él solito 150 millones de euros cuando todavía no ha despegado ni un solo avión, o el de Badajoz, que actualmente tampoco tiene vuelos.

Señora ministra, desde su responsabilidad, creemos que debería plantearse muy seriamente qué hacer con aquellos aeropuertos sin demanda así como a acabar con el desvío de dinero público a través de subvenciones hacia las empresas privadas, en este caso aéreas, y no renunciar a los altos niveles de seguridad con los que contamos al privatizar las torres de control. Desde La Izquierda Plural defendemos y defenderemos un modelo de gestión aeroportuaria descentralizado y público. La crisis está afectando también al sector aéreo debido a una menor demanda y por la subida del combustible. Las consecuencias las hemos visto triste y recientemente con el cierre de Spanair. Nuestro grupo parlamentario ha pedido su comparecencia, señora ministra, para que de manera exhaustiva pueda explicarnos cuáles han sido las gestiones que ha realizado su ministerio desde que tuvo conocimiento del cierre de la compañía. No dudamos de la veracidad de lo que usted dice, pero nos cuesta creer que con su responsabilidad lo supiera apenas media hora antes, porque la Dirección General de Aviación Civil y la Agencia de Seguridad Aérea no solo controlan la situación operativa —que nosotros sepamos, usted dirá si nos equivocamos— de las compañías, sino que también tiene como obligación supervisar su situación económica. En cualquier caso esperamos que usted tenga la oportunidad de aclararnos estos extremos de manera precisa en su comparecencia. A la vez, esperamos que se lleven a cabo todas las actuaciones encaminadas a evitar actuaciones irregulares que dejan a miles de usuarios afectados y le solicitamos ante todo que ponga en marcha de manera urgente los mecanismos que garanticen la recolocación de los empleados tanto de vuelo como de tierra, pues es el drama fundamental del cierre de esta compañía. Este es el drama, 4.000 trabajadores y trabajadoras repartidos por toda la geografía española

que se han quedado sin trabajo y sin ningún tipo de ingresos. Aquí su tarea, junto con el Ministerio de Trabajo y en colaboración fluida con los sindicatos, es crucial para dar solución lo antes posible a todas estas personas.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Termino.

Con respecto a las políticas de vivienda, después de escucharle pasamos a confirmar que una vez más el verdadero ministro de Vivienda es el ministro de Hacienda, en este caso su compañero de Gobierno el señor Montoro, ya que tras el Decreto-Ley aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera, en lo sustancial, el gasto público en vivienda volverá a hacerse a través de desgravaciones fiscales por la adquisición de vivienda en propiedad. Este tipo de desgravaciones fiscales suponen un coste muy elevado para la Hacienda pública. El gasto fiscal que supuso en 2009 es de 5.000 millones de euros; 5.000 millones de euros es, con diferencia, el mayor beneficio fiscal de los contemplados en el IRPF y contrasta de manera alarmante con los 6.000 millones que el Ejecutivo piensa recaudar tras su reforma fiscal. Además son un regalo envenenado y en realidad favorecen fundamentalmente a las promotoras inmobiliarias, a los bancos y a las rentas más altas, a la vez que fomentan la subida del precio de la vivienda. Las tímidas correcciones que se han llevado a cabo por el anterior Gobierno del PSOE eliminando las desgravaciones por adquisición de vivienda e implantando la renta básica de emancipación para favorecer el alquiler a los jóvenes no funcionaron, pues carecían de verdaderas políticas de inversión pública directa dirigidas a garantizar el derecho constitucional a la vivienda y apenas supusieron impacto para la resolución del problema. Ahora vuelven ustedes a las andadas de un modelo totalmente trillado y de funestas consecuencias. Múltiples son las voces, señora ministra, que han valorado de manera negativa esta decisión de su Gobierno, entre ellas, la de los inspectores de Hacienda. ¿Piensa rectificar y eliminar estas medidas? Desde La Izquierda Plural creemos que el dinero que se deja de recaudar con estas desgravaciones bien podría utilizarse en la compra de vivienda libre en stock a precio de coste para dedicarlo a un servicio público de vivienda en alquiler social. Entendemos que el enorme stock de viviendas vacías que existe en España es lo que dificulta de manera extraordinaria la salida de la crisis inmobiliaria de nuestro país. Según los datos anunciados por el INE, a finales de este año contaremos con el censo de viviendas vacías y llegarán a seis millones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **DE HERAS LADERA**: Acabo. Mientras, los datos de patrimonio público de viviendas en régimen de alquiler de nuestro país son casi irrisorios comparados con los del resto de Europa. Esta situación de bum inmobiliario ha permitido que haya grandes fortunas en manos de unos pocos pero ha encarecido la vivienda para las familias, que ahora se ven en situaciones muy precarias y, muchas veces, en situaciones de desahucio, porque tenemos entendido, según la Asociación de afectados por embargos y subastas, que son 510.000 familias las que se van a ver afectadas por estos embargos entre 2012 y 2015. Tiene que haber soluciones. Nosotros hemos registrado una iniciativa encaminada a la reforma de la legislación civil e hipotecaria con el fin de que las viviendas embargadas no supongan más cargas una vez entregado el bien para las familias que no han podido hacer frente al pago de sus hipotecas. Esto también se debe, señora ministra, a unas políticas de suelo totalmente desreguladas del Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Nosotros queremos hacerle —y ya acabo— la pregunta de si va a modificar la Ley del Suelo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra por el Grupo Catalán el señor Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, por su presencia, señora ministra, nuestros mejores deseos para su etapa. Me voy a permitir referirme, para transmitirle nuestros mejores deseos de forma sincera, a alguien que la precedió hace muchos años ya en el cargo, casi cien años. Se trataba de don Francesc Cambó, político muy importante, que durante ocho meses en 1918 fue ministro de Fomento e hizo una gran labor. Y me voy a referir a dos aspectos que el ministro Cambó hizo y que usted comprenderá por qué se las cuento. Primero —y aquí como mínimo hay un representante de Asturias, seguramente hay más—, fue quien inició algo muy importante para el futuro de Asturias y de León que era la electrificación de la rampa de Pajares. Esto se debe a don Francesc Cambó, que tiene una calle dedicada en Oviedo. Pero también hizo otra cosa muy importante que me gusta contar, que viene a cuento por la situación de hoy día y usted seguramente también lo conocerá. Se trata del ferrocarril de Ponferrada a Villablino. Este ferrocarril es un ferrocarril minero que el ministro Cambó posibilitó que se construyera en colaboración público-privada e hizo un trato. Dijo: Os voy a tramitar en menos de dos meses la autorización administrativa —y lo hizo, pasando por las Cortes— y ustedes, en lugar de los 18 meses que dice que van a tardar en construirlo, tienen que tardar 14 meses. Los dos cumplieron. Cambó tardó un mes y medio y la compañía minera propietaria lo construyó en tan solo 325 días, ejemplo de colaboración público-privada, señora ministra, muy adecuada en nuestros días.

Quisiera empezar esta intervención —aparte de esta pequeña excursión histórica— diciéndole a usted que tiene que dirigir un barco muy importante donde hay

personajes muy positivos, muy buenos profesionales. Usted tiene muy buenos profesionales en el ministerio, en AENA, en ADIF, en Renfe, etcétera. Creo que vale la pena que usted los escuche con atención porque seguro que le van a contar cosas muy positivas y que si usted les hace caso las cosas van a ir bien para todos.

Esta mañana estaba pensando un poco lo que iba a decirle y a pedirle. Mis compañeros del grupo, diputados muy conscientes, me piden que le pida algunas cosas concretas, y lo haré, pero le voy a pedir solo una cosa, señora ministra, que sea usted audaz, que haga usted las reformas que hacen falta en este sector porque este es un sector con gran necesidad de reforma. Le voy a pedir a usted que abandone la retórica, hemos vivido de retórica y de aires de grandeza en infraestructuras, creo que hay que abandonar la política de retórica y hay que centrarse en aquello que es importante, el servicio a los ciudadanos —usted ha hablado de esto en varias ocasiones y me parece positivo—, y que haga usted algo que ha definido al inicio de su intervención y yo suscribiría al cien por cien, el papel de las infraestructuras como garante de la economía y, por tanto, del bienestar de los ciudadanos. Esto es lo que nosotros le vamos a pedir, que haga esto con rigor. Evidentemente, esto está reñido con la politiquería, con la política de campanario: como mi vecino tiene aeropuerto, yo también quiero aeropuerto. Hace falta una cierta audacia política, estoy seguro de que usted la tiene, para poder poner orden.

Voy a responderle a su oferta. Usted ofrece un pacto de Estado. Por descontado, nosotros nos apuntamos, pero si realmente hay diálogo para hacer este pacto de Estado, vamos a formularlo muy en serio, con objetivos muy claros y demandando al máximo esta audacia, demandando que se hagan las cosas que hay que hacer, demandando no aquello que usted ha tenido la tentación de hacer, señora ministra, y que sinceramente yo hoy no hubiera hecho, una lista para que todos estemos contentos. El señor Jané dice que falta un cosa, la A-7, en Tarragona, seguro que todo el mundo tiene algo que decir al hacer la lista. Creo que un pacto de Estado no es para hacer una lista donde cada uno pongamos todo lo que nos pidan hasta el último concejal del último de los municipios. Un pacto de Estado es saber establecer criterios de priorización, saber hasta dónde podemos financiar, saber qué hay que pedir a los usuarios, que los usuarios que se lucren paguen sus costes. A los anteriores ministros siempre les he dicho lo mismo, que el señor de Vallecas que no tiene siquiera coche no tiene por qué pagarle el viaje de fin de semana al señor que con un Maserati se va a Alicante. Este señor tiene que pagar, y tiene que pagar en toda España, no puede pasar que ahora si este señor es de Barcelona pague el fin de semana y si es de Madrid no pague. Usted ha defendido la equidad, yo también la defiendo. Por tanto, creo que un pacto de Estado significa esto, significa no engañar a la gente, decir a nuestros transportistas que va a caer la euroviñeta y trabajar para que la euroviñeta no les afecte en su rentabilidad. Esto significa un

pacto de Estado, no significa hacer una lista inmensa donde todos cabemos, ponerle un plazo más o menos largo para que todo el mundo quepa. Lo que hace falta es esto. Por eso me parece que la petición que hay que hacerle a usted, señora ministra, es de audacia. Nosotros vamos a acompañarle en esta audacia porque nosotros nos creemos esto.

Usted ha hecho un guión muy lógico y muy solvente y voy a seguir un poco su guión, empezando por el tema de las carreteras. En carreteras sabe que tenemos un problema muy importante, la falta de conservación. Usted sabe que en los últimos tres años las cifras que se han gastado en reposición de pavimentos son prácticamente inexistentes. Eso es un peligro y un riesgo importantísimo. Por tanto, hay que gastar en conservación. Hay que ser capaces de entender que el Estado español tiene muchos kilómetros de autovías; usted ha sumado no sé cuántos porque todo el mundo le pide, pero para mí es prioritario acabar aquellos tramos que faltan que son estratégicos. El acceso al puerto de Tarragona es un tema estratégico, la A-27 o la N-2 en Girona o los casos que usted ha citado de Galicia, que usted conoce y yo no, pero imagino que son importantes aspectos estratégicos para completar la red. Pero, ante todo, conservación. Por tanto, en carretera yo creo que la clave es esta. ¿Sabe cómo han conseguido los alemanes algo que usted pretendía y que ha anunciado, una estabilidad en la inversión? ¿Sabe cómo lo han conseguido? Pues con la euroviñeta. No hay otro invento. Los alemanes saben más que nosotros, saben muchísimo más, y hay que reconocerlo. Y si vamos a pedirle algo a los alemanes, a lo mejor algún día hay que decirles: y ustedes que son tan ricos ¿cómo no les cobran a los Maseratis que se van de fin de semana? Nosotros les tenemos que cobrar, a todos, al Volkswagen Polo y al Maserati, y ustedes son tan ricos que pueden permitirse este lujo. Por tanto, creo que este es un tema que hay que plantear. Ni siquiera le pido que me conteste hoy, pero sí que nos tomemos las cosas en serio y que no construyamos castillos en el aire: no vamos a hacer, qué vamos a financiar, nos va a ayudar Europa, la colaboración público-privada, y todo esto va a ser como el montaje, lo que se llamaba la parte de financiación del PEIT, que era una especie de castillo de naipes y que ya se veía que no tenía ninguna viabilidad. Si no hay financiación presupuestaria, no se aguanta nada.

Segunda cuestión muy importante y decisiva, a mi entender: el ferrocarril. Yo supongo que a usted le habrán pasado —si no se lo pasaré yo— una estadística europea sobre el índice de liberalización ferroviaria, que es una obligación europea, como usted sabe. En el año 2007, España estaba el quinto empezando por la cola. ¿Sabe en qué posición estamos en 2011? Los segundos empezando por la cola. Y no por falta de leyes, porque hay dos clasificaciones; una según la ley, donde estamos —nuestras leyes son aceptables—, pero luego vienen las prácticas, que cuando a ADIF alguien le pida que una locomotora le dé el máximo de seguridad tarde dos años.

Esto no es serio, esto no es propio de un país europeo. Por tanto, yo creo que hay que hacer la liberalización, y hay que hacer la liberalización ferroviaria también de pasajeros. En Italia en pocos días se va a iniciar un servicio de alta velocidad privado. Ya verá usted como esto espabila a los ferrocarriles italianos. Y a Renfe, que a usted le preocupa, le hace falta alguien que le espabile. Hay buena gente, buenos profesionales, pero hace falta alguien que le espabile y que le ayude a construir no castillos en el aire, sino buenos servicios, y que cuando estos sean declarados de interés público, como usted muy bien dice, que decidamos entre todos lo que hay que pagarles, porque evidentemente el transporte público es un servicio social. Pero Renfe tiene que ser competitivo, Renfe no puede hacer lo que está haciendo en estos momentos con unos costes absolutamente desahorados; le falta competitividad y le falta asumir liberalización, que además nos obligan en Europa.

En cuanto al tema de mercancías, algunos llevamos muchos años predicando que en España los trenes deben tener, como mínimo, 750 metros de longitud. Cuando uno ve que esto cuesta, cuesta y cuesta, para que sean competitivos, ve noticias como la de una composición de un tren de 7,4 kilómetros. Claro, así se entiende, 7,4 kilómetros y nosotros estamos pidiendo 750 metros. Los trenes franceses, de 800 metros, cuando llegan a la frontera tienen que partirse en dos. Esto es lo que pedimos. No pido 7,4 kilómetros, porque esto es en Australia y no somos Australia, Europa no es Australia, pero sí lo que están haciendo los franceses, que ya se han fijado en 1.500 metros, y nosotros aún estamos con 750 metros y sin empezar. Por tanto, yo creo que aquí hay un tema muy importante.

Otra cosa que a mí también me parece importantísima es, por ejemplo, esta: una gran empresa quiere invertir 12 millones en Tarragona, pero pide simplemente que se construya un tercer raíl para estar conectado al puerto de Tarragona. Si yo fuera ministra de Fomento estaría viendo a estos directivos mañana mismo, porque a mí una inversión que consolida una importantísima multinacional en España no se me escaparía. Lo mismo podría decir de Ford, de SEAT, de Cepsa, que lleva nueve años intentando que le hagan un apartadero ferroviario, que no cuesta más de 2 millones de euros, sin conseguirlo. A ver si usted consigue este reto.

Aeropuertos. En aeropuertos qué le voy a contar. Gestión individualizada, señora ministra. Le voy a pedir además a todas las señoras y los señores diputados que hagan una reflexión. En estos momentos, el barco de la economía española está escorado, va muy lento y tiene grandes dificultades. Nos guste o no, porque seguramente a los que no somos de ciudad esto no nos gusta, los motores de la economía son las grandes áreas metropolitanas. Es así en el mundo, y no lo digo yo. En España tenemos la posibilidad de tener dos grandes motores, y esto es una suerte inmensa: el gran motor Madrid y el otro gran motor Barcelona, Cataluña en general. Evidentemente, hay otros muchos motores, Andalucía, el País

Vasco, Galicia, etcétera, pero hay dos grandes motores. Si a usted se le ocurre parar uno de estos motores, ¿a quién le está haciendo un mal favor? ¿A esta ciudad, a Cataluña o al conjunto de este barco? Deben ser conscientes, señora ministra, señoras y señores diputados, de que si Barcelona no consigue competir con Madrid —no ser complementaria, sino competir—, y competir con Madrid significa tener vuelos intercontinentales, que es lo único que garantiza la competitividad de un aeropuerto y, por tanto, de un área metropolitana, aquí no hay posibilidad de echar una mano y que el barco salga adelante. Por tanto, le pediría que el modelo que ustedes estén diseñando —han ganado las elecciones y tienen toda la legitimidad— sea un modelo que no se obsesione con lo de la red. La red aeroportuaria no existe, es una falacia. Si alguien se lo ha contado, le está engañando. No sostiene ningún debate mínimamente serio. Lo de la red aeroportuaria es una falacia. No existe ninguna. Existen dos en el mundo: España-Rumania. Con todo cariño hacia los rumanos, pero creo que hay otros países para mirarse. Lo importante es una gestión individualizada. El anterior modelo me parece que no era mal modelo; tenía algunos errores, sobre todo querer una concesión, querer que te paguen todo al principio, porque esto es hacer ir a la concesión durante todo el periodo con un mal servicio a los ciudadanos. Hubo una avaricia que rompió el saco. La gestión individualizada para algunos aeropuertos o grupos de aeropuertos es una buena solución y no tiene por qué romper la potencialidad de una empresa como AENA. Creo que es compatible y aquí, como usted sabe perfectamente, debemos afinar. Vamos a estar en el pacto de Estado que nos ofrece, pero si no llegamos a un acuerdo con el modelo aeroportuario no podemos estar, porque sería tanto como colaborar a que este gran barco acabara hundándose.

Una pequeña alusión a los puertos. Como siempre se dan estadísticas pesimistas, pues yo voy a dar una optimista, señora ministra, creo que vale la pena. España avanza y se sitúa en el sexto lugar de los países mejores conectados por mar. Esto es mérito de alguien. Le diré de quién es mérito. Es mérito del llamado Pacto del Majestic, que fue un acuerdo entre el Partido Popular y Convergència i Unió, a través del cual se diseñó un modelo de autonomía portuaria, aprobado en 1998, que permitió a nuestros puertos avanzar y competir. Esto no lo digo yo, es un índice internacional. Hemos superado a Francia. Solo nos superan, fíjese usted, China, Alemania, Bélgica, Reino Unido y Estados Unidos. Vamos por delante de Francia, de Italia, de Japón, etcétera. Vamos bien. Señora ministra, solo le pido una cosa. Ustedes y el Partido Socialista pactaron una ley; a nosotros no nos gusta, pero por favor hagan una aplicación inteligente de esta ley, no se dediquen a entrometerse demasiado en las autoridades portuarias; a las que lo hacen bien denles la mano, no tengan una voluntad intervencionista, y dejen que quien vuela bien pueda volar y, evidentemente, a quien no vuela bien ayúdenle

ustedes. En los puertos vamos bien, no lo estropeemos, porque —repito— el modelo es bueno.

Tiene usted una competencia, que es vivienda, que en el brevísimo tiempo que tengo —o que ya no tengo, señor presidente— me veo absolutamente incapaz de poder hablar con una mínima solvencia. Por lo tanto, mi grupo va a pedir su comparecencia —nos encanta tenerla aquí— para que podamos hablar solo de vivienda, porque creo que es muy necesario. Ya sé que hay aspectos de la política de vivienda que dependen de la política económica y que hay cosas importantes, pero tiene usted esta competencia escrita y creo que es importante poder hablar con usted con un cierto detenimiento las cuestiones de vivienda. A mi no me ha gustado la estadística que usted ha dado en el tema de la construcción y del empleo, que se ha destruido este sector, que es muy importante. Debemos saber analizar las cosas con precisión. El año pasado se inició un número de viviendas, que es una décima parte de las 800.000 que se habían iniciado en épocas desgraciadas, porque las 800.000 eran las que nos han metido en este pozo, pero es una mala cifra. Yo prefiero que se construyan las que son necesarias, que son unas 200.000 o 250.000 al año, si puede ser, bastantes dedicadas al alquiler. Pero hay que empujarlas, hay que intentar que se empiecen. Cada vivienda sabe usted que son dos puestos y medio de trabajo. Por lo tanto, si fuéramos capaces de iniciar estas 200.000 viviendas lograríamos contribuir a disminuir el paro en 500.000 personas. Esto me parece que es una prioridad, pero no me veo capaz de, en tan poco tiempo, hablar mucho más con usted.

Para acabar, quiero hacer —como usted ha hecho— una referencia corta a Spanair. Solamente le quiero decir una cosa con toda sinceridad, señora ministra, el mejor servicio que puede usted hacer a los trabajadores de Spanair —que ya no van a volver a trabajar con Spanair, por desgracia— es que puedan trabajar con otras compañías. Son gente cualificada, pilotos, asistentes de cabina, asistente de tierra, gente muy cualificada. Por eso, creo que lo inteligente es que puedan trabajar básicamente en Barcelona, porque es donde hay más ocupación; también en otros aeropuertos de España, empezando por Madrid, Palma, etcétera, pero que puedan trabajar en otras compañías. En el caso de Barcelona, si no se logra esta gestión individualizada, les va a ser muy difícil. Por lo tanto, el mejor favor que les puede hacer a los trabajadores de Spanair es que el aeropuerto de Barcelona tenga esta gestión individualizada.

Señora ministra, nuestro grupo estaría encantado de poder llegar a un pacto de Estado en materia de infraestructuras. Hay que hacer deberes. Pero los deberes no consisten en hacer listas, que a lo mejor hay que hacerlas, porque si no el diputado de no sé que provincia —que todos lo somos— seguramente nos quejemos. Pero la realidad —a mi entender— más allá de la lista de la N-II, la 27, etcétera, lo importante es esta reforma estructural, y usted está en condiciones muy muy positivas para poderlo hacer. En primer lugar, porque hay una presión;

usted nos ha descrito una presión importante, unas dificultades económicas. En segundo lugar, porque estamos en un proceso de grandes reformas y nosotros observamos en su Gobierno valentía para acometer reformas. Me gustaría que también en este campo, en nuestra pequeña parcela, que es una gran parcela, la de la Comisión de Fomento, fuéramos capaces de acometer estas grandes reformas. Señora ministra, sea usted bienvenida, sea usted muy audaz.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular repartirá el tiempo entre dos portavoces. Tiene, en primer lugar, la palabra don Andrés José Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora ministra, no por ser nosotros el último grupo parlamentario, su grupo parlamentario, queremos dejar de darle la bienvenida a esta Comisión y, evidentemente, desearle toda suerte de venturas en su gestión. Tras eso nos quisiéramos unir a la solidaridad con los accidentados en Mataró y mostrar desde aquí nuestro reconocimiento y nuestro deseo de pronta recuperación.

Señora ministra, el Grupo Parlamentario Popular quiere felicitarla expresamente. Usted nos ha hecho una exposición larga, es verdad, pero una intervención estudiada, una intervención trabajada, que nos ha mantenido atentos durante todo el tiempo, fundamentalmente una intervención llena de sensatez, llena de equilibrio, que nos ha generado —y estoy seguro de que ha generado a todos los españoles que la hayan seguido porque estoy seguro de que están muchos pendientes de esta comparecencia, de este ministerio tan importante para el futuro de España— seguridad y confianza. Por tanto, señora ministra, felicidades. Una seguridad y una confianza imprescindibles en este panorama que nos ha dejado un Gobierno socialista que le molesta que le recordemos la insoportable herencia heredada. ¡Claro está! ¿Cómo no les va a molestar que se la recordemos? Les gustaría borrarla. Les gustaría que desapareciera porque está claro que es la manifestación más clara de irresponsabilidad, insensatez, falta de ideas y, por qué no decirlo, aunque moleste, desprecio al ciudadano. Eso es lo que ha dado lugar a la situación en la que nos encontramos, porque es una realidad desoladora que usted ha puesto hoy de manifiesto. Esto sí que frustra, señora ministra. Esto sí que es lo frustrante. Lo frustrante es encontrarnos con que la gestión del Gobierno socialista ha sumido al Ministerio de Fomento en un caos, en un desorden y en la inseguridad, y no quiero personalizar en nadie que haya sido ex alto cargo de ese ministerio, pero esa es la realidad y, como hemos venido a decir la verdad, esa es la realidad que tenemos en este momento. ¿En qué se nota esta realidad? Se nota en prometer todo lo que se pedía. Se nota en incumplir acuerdos de los consejos de ministros. Se nota en olvidar compromisos asumidos. Se nota en contratar sin soporte presupuestario. Señor Simancas, *piano* con la boca. Señor Simancas, mucho

cuidado, no vaya usted a tener que tragarse sus palabras, porque sí hay obras sin presupuesto y alguna cosa más gorda todavía. Por tanto, *piano* porque no sabemos a dónde vamos a llegar. Porque lo que sí ha pasado es que vemos cómo se han frustrado legítimas expectativas de ciudadanos que confiaban en una gestión y en unas promesas que se han visto absolutamente olvidadas y, desde luego, sin ningún tipo de reconocimiento.

España está patas arriba, señor Simancas, y que venga usted aquí a decir que le escandaliza lo que nosotros estamos diciendo, pues no. Dígame usted si tenemos que denunciar —y tendremos que tomar medidas— cuando después de acuerdos del Consejo de Ministros de que se resuelvan 33 contratos, esos 33 contratos están sin resolver. ¿Eso es consignación presupuestaria? ¿Eso es soporte para poder mantener los contratos o eso cómo se llama? Para mí responsabilidad, algo más que la política de las urnas. Cuando hay anualidades que se encuentran sin pagar o que se dilatan y deslizan hasta dentro de cinco años no correspondiéndose en absoluto con lo que son las anualidades técnicas de una obra, ¿eso cómo se llama, señor Simancas? Cuando vemos que se anuncian obras que se van a adjudicar con financiación privada, es decir, con licitación a través de ese fracaso del PEIT e inmediatamente se dice que se van a ejecutar con presupuesto de ADIF, ¿dónde está la consignación presupuestaria? Con mayor endeudamiento. Porque venir aquí a decir que hace falta la intervención previa cuando las empresas públicas están endeudándose para sacar obra, es faltar a la verdad. Por tanto, le vuelvo a decir por tercera vez que *piano, piano*, señor Simancas, porque puede ser que nos encontremos con eso y con alguna cosa más.

Y luego, claro, venir a hacer también demagogia barata es curioso, porque a mí me hace muchísima gracia que se nos pregunte y que a usted, señora ministra, le pregunten si los AVE van a llegar en la fecha establecida. ¿Es que el Gobierno anterior no lo ha dejado suficientemente garantizado? ¿Es que es falso que las obras que el Partido Socialista adjudicó tienen plazo fijo? ¿Todo eso es que no es verdad? Porque, claro, venir a poner en duda por el señor Simancas los plazos que ellos han cacareado permanentemente es no tener seguridad en cómo se han dejado las cosas en el ministerio. Por tanto, tenemos que partir de la base de que partimos de un ministerio en bancarrota y que la gestión que usted y el Partido Popular tienen que hacer es mucho más ardua y difícil de lo que podría imaginar en cualquier cambio de Gobierno. Comprendo que la memoria se quiera perder rápido y que todo lo ocurrido anterior al 21 de diciembre del año 2011 quiera que no lo recordemos. No se preocupe, que yo le voy a traer aquí permanentemente un saquito de rabos de pasa para que usted no olvide. Le prometo que no se va a olvidar de ninguna de las cuestiones que se han gestionado por el Partido Socialista en estos últimos ocho años. Le voy a hacer infusiones de rabos de pasa. **(Risas.)** Usted no se preocupe, señor Simancas.

Me extraña que tengamos que soportar, señora ministra, que se nos diga que aquí estamos bajo sospecha de cuándo vamos a hacer los presupuestos del ejercicio próximo. Lo dijo el presidente del Gobierno ayer en una explicación a su líder; si usted hubiera estado atento, se hubiera enterado. Los presupuestos de cualquier ejercicio ordinario se empiezan en abril para poder presentarlos en el Parlamento el 30 de septiembre. Por cierto, ustedes hicieron coincidir la convocatoria de elecciones para no tener que cumplir ese plazo. Ahora hay que empezar a hacerlos y por tanto se tarda un periodo de tiempo. Se llegará o no al mes de marzo, pero que usted lo ponga bajo sospecha cuando ustedes han sido los que han consentido que no tengamos presupuestos en el año 2012... ¿Qué está usted diciendo? ¿Qué está usted diciendo si son ustedes los que han consentido que no tengamos presupuestos este año, que nosotros hubiéramos querido tener presupuestos y no tener que hacerlos ahora? **(El señor Simancas Simancas: ¡Pues háganlos! ¡Venga!)** Ahora diga usted que es que estamos pensando en si nos interesa o no. A nosotros nos interesa España bastante más que a usted, señor Simancas, bastante más que a usted.

Presumimos de planificación, señora ministra, y se critica la del Partido Popular. Plan de transporte ferroviario, PTF. Gran éxito, año ochenta y tantos. Plan general de carreteras 1984-1991. Gran éxito del Partido Socialista. Plan director de infraestructuras 1993-2007. Gran éxito del Partido Socialista. El PEIT ni siquiera hemos sido capaces de actualizarlo y por supuesto de no invertir. Esa es la planificación a la que hemos estado acostumbrados y la que se presume por parte del Partido Socialista, y hoy encima se presume del plan aeroportuario. Señor Simancas, señores de la Comisión, si los licitadores en cuanto vieron los números que se habían planteado salieron corriendo y han estado encantadísimos de que este Gobierno, tal y como había dicho el Grupo Parlamentario Popular desde el principio, haya puesto pie en pared y se haya puesto a hacer una planificación acorde y necesaria en los términos que ha expresado magníficamente, por cierto, la señora ministra.

Señora ministra, insisto en felicitarla, insisto en que vayamos por el camino que se ha planteado, porque aquí no se puede hablar de inversión por parte de los gobiernos socialistas. Hablan de inversión cuando lo que han hecho ha sido dejar deuda; nos han vendido lo que no se puede pagar. Por tanto, ese agujero que usted ha cuantificado en 40.000 millones es la demostración de cuál ha sido la gestión de este año. Al grupo mayoritario de la oposición no le gusta oírlo, pero son los gobiernos del Partido Popular los que han dado seguridad, fiabilidad y futuro al transporte en España. Si el Partido Socialista hubiera cumplido el PIT que se encontró en marcha en 2010, que ya ha pasado, hubiéramos tenido, por ejemplo, 6.950 kilómetros de AVE, pero solo tenemos 2.639 kilómetros de altas prestaciones. Es decir, en estos ocho años ni siquiera el Partido Socialista terminó los 1.400 kilómetros de obra que ya se estaban

ejecutando y solo ha sido capaz de terminar 1.279. Por tanto esa es la realidad. Los gobiernos del Partido Popular supieron planificar, establecieron las bases para invertir, fueron a Europa a conseguir 62.000 millones de euros de fondos europeos que ahora hemos perdido, incluido el saldo neto, y la diferencia frente a eso son los recortes, el abandono de los calendarios, el fracaso de su planificación, el agujero y compromisos para cinco años que son inabarcables. Se presume de financiación, evidentemente; se dejó la financiación, como he dicho antes, presupuestada hasta 2010, y los gobiernos socialistas no han sido capaces de mantener la inversión del año 2003 ni siquiera en un año, a pesar de tenerlo todo para hacerlo. Cuando ustedes hablan de invertir en términos de PIB y usted encima se atreve a decir que tiene que invertirse el 1,25 para poder llegar a un pacto... ¡si ustedes lo han dejado en el 1,19 en el año 2011! ¿Ya pide usted más para 2012 que lo de 2011, señor Simancas? La verdad es que es bastante difícil. Pero afortunadamente todo esto se ha acabado. Usted lo ha dicho, señora ministra, y gracias, porque recobramos la esperanza. Tiene usted un gran reto en el cual este Grupo Popular le va a dar todo el apoyo que usted nos demande, todo el apoyo que sea necesario, que evidentemente será el de la lealtad y el que sea bueno para los intereses de España. El Grupo Parlamentario Popular cree que el ministerio será uno de los motores del cambio y será un cambio en la política de infraestructuras y un cambio en la confianza de sus gestores; evidentemente, también ahí.

Quiero destacar un par de cuestiones antes de darle la palabra a mi compañero el señor Uriarte. En primer lugar, quiero destacar su exhaustiva relación de obras tanto en carreteras como en ferrocarriles y encima usted ha anunciado que antes del verano tendremos el Pitvi, en el cual todavía se permitirá que podamos reflexionar, seguro que hay algún matiz que tenemos que hacer de algún fleco, pero me parece valiente que usted haya hecho esa exhaustiva relación. También que haya puesto usted el dedo en la conservación de verdad, no solamente hablando de ella como otras veces. Quisiera también destacar dos temas. Uno, el de la descongestión urbana y los servicios públicos como elemento fundamental de la política y la ampliación de la red transeuropea de transportes, naturalmente. Usted ha dicho aquí que vamos a pedir más de lo que hasta ahora se tiene. El Grupo Parlamentario Popular le dijo al Gobierno anterior que le parecía bien pero que había sombras porque había cosas que faltaban en esa red transeuropea de transportes. Señora ministra, felicidades porque vamos a exigir todo lo que la España periférica que se encuentra dentro de la Unión Europea necesita para su buen desarrollo y para salir de esta situación. Lo que evidentemente tenemos que hacer es una política que impulse las reformas y hacer realidad los principios de austeridad, transparencia, equidad, regeneración, solidaridad y cohesión.

Me va a permitir tres últimos comentarios. En primer lugar, un comentario sobre aeropuertos. Señora ministra, tiene usted toda la razón del mundo, vale más el todo

que la parte. En relación con la red de AENA, no es verdad que solo existan dos en el mundo. No es verdad, hay países que funcionan en red siendo países distintos y funcionan en conjunto en red. Aquí todo el mundo habla de lo que le interesa cuando se invita a reflexiones que no se maduran mucho. Hoy, el señor Macias —al que al igual que a otros grupos tengo que agradecerle su predisposición hacia los planteamientos que ha hecho usted, señora ministra— ha evitado hablar expresamente de la transferencia o de la gestión del aeropuerto de El Prat. Pero ha dicho un par de cosas que merecen una reflexión. Dice que los dos motores —por no mencionar la palabra *hub*— para Barajas y para El Prat. Ya hemos oído muchas veces que el *hub* no es voluntad política ni de gestión; el *hub* es voluntad de las compañías aéreas. Y por supuesto, venir aquí, después de ver la experiencia de gestión política para que una compañía aérea pudiera hacer de El Prat un *hub*, la experiencia que hemos tenido con Spanair, y decir que todos sabíamos lo que pasaba menos usted, que se enteró media hora tarde, sería porque su Gobierno fue el que apoyó e hizo que se perdieran 150 millones de euros en la gestión de Spanair. Este grupo parlamentario lo advirtió desde enero de 2010, no anteayer sino hace ya más de dos años. Por lo tanto, vamos a saber qué es de verdad lo que hace que un aeropuerto sea motor o no sea motor; vamos a saber qué papel tienen que hacer las compañías aéreas, y vamos a dejar de utilizar siempre que hay una voluntad política de hacer o no hacer que algo funcione como motor. Los aeropuertos funcionan con la profesionalidad que AENA ha implantado en una gestión que este portavoz siempre ha defendido cuando ha habido motivo.

Por último, señora ministra, nos sumamos gustosísimos a su propuesta de pacto de Estado y estaremos en todo momento a su disposición. Finalmente, la sensibilidad que usted ha demostrado citando aquí a Lorca esta mañana-tarde y el empeño que sabemos que ha puesto tanto usted como su equipo para que esos ciudadanos, que sin comerlo ni beberlo han visto cómo se les ha despojado del bien máspreciado, que es el de la vivienda o de sus propios negocios, se puedan recuperar, se lo tengo que agradecer en nombre del Grupo Parlamentario Popular. Mucha suerte.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Ignacio Uriarte Ayala.

El señor **URIARTE AYALA**: Señora ministra, me sumo también a darle la bienvenida a la Comisión y quiero agradecerle la exhaustiva exposición que ha realizado. A los que la conocemos y hemos trabajado con usted, después de escuchar la brillante exposición que ha realizado hoy, no nos queda ninguna duda de por qué Mariano Rajoy le ha confiado un ministerio fundamental para la economía española y más en los tiempos de crisis que estamos viviendo. Porque vivienda no necesita ni más ocurrencias, ni más desorganización, ni más demagogia, ni más improvisación, ni más derroche; necesita

seriedad, necesita más que nunca sentido común, realismo, estar cerca de las necesidades de la gente y adaptar una política multidimensional a lo que hoy requieren los españoles.

También hemos oído aquí esta tarde algunas voces críticas con la forma de configurar la política de vivienda o de quién depende la política de vivienda. Está claro, por cómo ha reaccionado este Gobierno, que el primer ministro de Vivienda es Mariano Rajoy, después la ministra de Fomento, Ana Pastor, y además con un equipo que ya le hubiera gustado al Partido Socialista tener en ese momento: el secretario de Estado, Rafael Catalá, al que también doy la bienvenida hoy, y la directora general de Vivienda, Pilar Martínez. Eso sí que es una política acorde a las necesidades que tiene ahora mismo España, que cree en la necesidad de tener una política seria de vivienda y que la pone en valor desde el primer momento. Vimos cómo en los primeros consejos de ministros ya se plantean profundas reformas que afectan directamente a la vivienda; han reaccionado ya, coordinados con la ministra de Fomento, el Ministerio de Economía, que ha planteado la reforma financiera que afectará directamente al *stock* de viviendas vacías de los bancos, a los precios en el mercado y a volver a generar crédito a las familias, y el Ministerio de Hacienda con el impuesto sobre bienes inmuebles, con mantener el IVA superreducido, con la deducción por compra de la primera vivienda y que sigue planteando nuestras estrategias para el futuro.

El Ministerio de Fomento, la ministra hoy, ha planteado ya objetivos claves, un plan integral en materia de política de vivienda con dos palabras esenciales para el futuro del acceso a la vivienda a la sociedad española, que son el alquiler y la rehabilitación; el alquiler en vez de la compra y la rehabilitación en vez de la construcción. Yo creo que es un camino que plantea futuro para que las familias en España puedan acceder a la vivienda, que cambie el mercado saturado que hay actualmente, que se vuelva a generar economía y riqueza en España y que, desde luego, en las negociaciones y relaciones con comunidades autónomas y entes locales acabemos ya de una vez con la improvisación, con la ocurrencia, porque parece que nos olvidamos aquí de propuestas estrella y de maquillaje como los minipisos, la renta de emancipación básica o las sociedades públicas de alquiler, que funcionan peor que las propias municipales en muchas comunidades autónomas.

Deseo volver a felicitarla, señora ministra. Esperamos ese plan integral. Julio será el mes del futuro de la vivienda en España con este plan que nos va a traer. Como sabe, tiene el apoyo de este grupo parlamentario y espero que haya un gran pacto de Estado en esta Comisión para hacerlo efectivo.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada esta primera ronda de intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios, tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Muchas gracias a todos los portavoces por sus intervenciones y sobre todo muchas gracias porque si tengo que resumir lo que más he escuchado, la media ponderada de lo que he escuchado esta tarde aquí, tengo que dar las gracias; gracias por la consideración que han tenido a mi intervención; gracias porque he escuchado a muchos de ustedes esa voluntad de diálogo, de encuentro y de entendimiento; gracias también porque algunos de los discursos que se han pronunciado contenían ideas no solo brillantes —a las que ahora me referiré—, sino llenas de sentido común y que tienen mucho que ver con el futuro de España. Por eso deseo decirles que en esta línea de la media ponderada, de lo que más he oído, y también de la moda de este conjunto, estoy muy satisfecha de lo que aquí he escuchado.

En este turno como ministra voy a ir contestando a todos y cada uno de los portavoces de los grupos y lo voy a hacer desde la cordialidad más sincera, pero también desde los comentarios más veraces de lo que han sido las opiniones y las afirmaciones que se han efectuado esta tarde. ¿Recuerdan que les decía que esto de la política era como el frontón? Lo recuerdan bien, ¿no? Era lo de la pelota que va pero vuelve a una velocidad mayor de a la que ha ido. Yo no voy a jugar a esa política, pero sí quiero decirles que en muchos casos he tenido la impresión de que mientras más justificaciones se dan es porque más sabe la gente que tiene que darlas, porque es imposible explicar cómo hay una deuda del grupo Fomento de más de 40.000 millones de euros y además más de 6.000 millones de euros que en este momento están comprometidos. Sé que algunos no son funcionarios y no tienen por qué saberlo, pero los entes públicos no tienen intervención previa de la intervención departamental y por lo tanto no hay esa fiscalización previa. Así pues, cuando se habla del informe de fiscalización de los interventores, le podré como ejemplo que cuando se ha sacado a contratación una obra por el modelo PPP desde un ente público de 1.800 millones de euros, se ha hecho sin que pueda haber la correspondiente cantidad asignada. Ustedes verán que es muy fácil —yo soy de ciencias, pero no hace falta ser de ciencias ni de letras ni de nada—, solamente hay que saber una cosa, que son las cuentas, como dirían nuestros mayores. Aquí menos cuentas y más cuentas, lo que han fallado son las cuentas, porque 40.000 millones de euros —que se dice pronto— es la deuda que tienen los entes públicos, que significa —para que nos entiendan todos los españoles— que uno no tiene dinero y lo pide prestado, pero ese dinero lo tiene que devolver el Estado, es decir, los 40.000 millones de euros los tiene que devolver el Estado. Si además te comprometes para ejercicios futuros con más de 6.000 millones de euros, estás comprometiendo seriamente la viabilidad de cualquier política pública que se precie.

Además, me gustaría decirles una cosa. Cuando uno tiene que poner en marcha, como es mi caso, como es nuestro caso, una legislatura, lógicamente lo que tiene

que hacer es un diagnóstico de lo que se encuentra. Cuando yo llegué al ministerio, se me entregó un *pen drive* que tengo guardado; y no solo guardado, yo me vi el *pen drive* a los diez minutos; no comí y me vi el *pen drive* porque entendía que en él iba a tener toda la información del ministerio. No, no, señorías. Yo no tenía ahí esa información, lo que tenía era información del funcionamiento, una información intensa, incluso para una persona que no fuera previamente de la Administración porque podría enterarse de qué es un Ministerio de Fomento, sus áreas, proyectos; proyectos que se habían traído al Parlamento y que yo, por suerte, como soy de esta Comisión, sabía. Pero lo que no tenía yo en ese *pen drive* era esto, lo que yo hoy, después de un mes, he venido a contar y a explicarles a esta Comisión. He venido a esta Cámara, donde tenemos que dar los políticos explicaciones sobre nuestra gestión. Y he venido para explicarles a sus señorías y a todos los grupos políticos que los entes públicos del Ministerio de Fomento tienen una deuda de 40.000 millones; que ADIF tiene más de 14.000 millones de deuda, que Renfe tiene más de 5.000, que Puertos tiene más de 2.000 y que en este momento hay más de 6.000 millones comprometidos. A eso he venido hoy aquí porque es mi obligación como ministra. Y he venido a decirles cuál es el diagnóstico de la situación que me he encontrado y también porque yo soy una persona que va a dar aquí cuentas de toda la actividad ministerial para que ustedes juzguen y puedan decir cuándo las cosas se hacen bien y cuándo no. Lo que no se puede decir ahora es que se hace de oposición. No, no, no. Los ciudadanos nos han puesto a cada uno donde les ha parecido oportuno y conveniente. Saben sus señorías —yo, humildemente, soy diputada también— que aquí nos han colocado los ciudadanos con su voto y, por lo tanto, cada uno tenemos que ser capaces de dar explicaciones a todos los ciudadanos, y más cuando eres Gobierno, porque lo eres de todos. Yo soy diputada de Pontevedra y represento a todos los pontevedreses, pero represento a todos los ciudadanos y, por lo tanto, cuando un diputado, un portavoz, me pide explicaciones sobre qué pasa con lo que ocurre en su ciudad o en su provincia, yo soy la responsable de explicárselo. Por lo tanto, no es hacer oposición ni es hacer de gobierno, esto no es una obra de teatro donde unos hacen de buenos y otros de malos, no. Aquí nos toca a todos actuar con responsabilidad. Por eso, cuando se me pregunta dónde está el presupuesto del ministerio, señoras y señores diputados, además de lo que les he contado del ministerio, tengo que decirles que este país a día de hoy tiene un déficit galopante. Cuando nosotros nos fuimos en el año 2004, las cuentas estaban equilibradas. Yo no he estado en el Gobierno que subió los techos de gasto para que aunque tuvieras 800 en el presupuesto te gastaras 1.700. Eso debe ser legal, pero es de una irresponsabilidad absoluta.

Por lo tanto, yo les diría que el tsunami lo he visto cuando se actúa de forma irresponsable. En consecuencia, si el Gobierno hace un acuerdo de no disponi-

bilidad, hay que saber que una cosa es no disponibilidad y otra que el acuerdo de no disponibilidad permite, ustedes lo saben, que acabemos de adjudicar obras del AVE o que en la semana que viene, como ustedes saben, varias fases del AVE, en concreto a Galicia, se puedan adjudicar de nuevo. Es decir, el acuerdo de no disponibilidad significa que se está diciendo a los departamentos ministeriales que hay un acuerdo y ese acuerdo es de no disponibilidad de unas cuantías. Pero el presupuesto vendrá, se presentará y vendrá a las Cortes Generales, y aquí podremos debatir de todos y cada uno de los elementos que componen las políticas públicas del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, AENA, Renfe y ADIF no tienen intervención previa, señor Simancas, lo debería saber usted. Usted se va a llevar muy bien conmigo porque siempre me pone unos ejemplos que me vienen estupendamente y se lo tengo que agradecer muchísimo. Usted me cita a Brasil, y dice: fíjate que pena que los de AENA han ido a Brasil y no se han llevado el concurso con una empresa pública española. Pero, señor Simancas, ¿usted sabe cómo está creciendo Brasil en este momento? ¿Usted sabe lo que crece Brasil y lo que decrece España? Si usted lo sabe, sabrá por qué hay inversores que están apostando en este momento y están yendo a Brasil, y usted sabrá por qué la situación y la desconfianza en la que se encuentra la economía española es la que es. Hay una cosa que se llama credibilidad, que es muy importante.

Señor Simancas, las redes transeuropeas las tengo aquí. **(Muestra unos planos.)** No sé si contárselas todas o a lo mejor podemos quedar en otro momento. Mire, todas las redes se han enviado a Bruselas y están aquí. Aquí está la red completa de carreteras. Y le voy a dar algunos ejemplos de lo que cambian las redes del proyecto del Partido Socialista y de lo que ha enviado esta semana el Partido Popular. Por ejemplo, lo que cambian las plataformas multimodales. Se han añadido plataformas multimodales en Ávila, en Segovia, en Arévalo, en Soria, en Aranda de Duero; se han incorporado también Palencia o Burgos o Miranda o Zamora o El Bierzo o Benavente, que no estaban; o Ciudad Real o Castellón o Monzón —y perdonen el último lugar— o Pontevedra, que también necesita una plataforma. También se han incorporado dos puertos que no estaban, el de Vigo y el de Santander, en la red básica, en los nodos. Y también, como saben, aeropuertos importantes en la red básica: Málaga, Alicante, Gran Canaria y Santiago de Compostela. No les quiero cansar más, pero también en la red básica y en la red global de ferrocarriles les podría hablar de muchos tramos: el Ávila-Salamanca, el Aranjuez-Cuenca-Valencia, el Almendricos-Águilas o el Barcelona-Puigcerdà o el Córdoba-Jaén. Pero toda esta información, señorías, se la remitiré gustosamente a todos los grupos parlamentarios. Ha sido una propuesta ambiciosa, pero una propuesta que tiene que ver con lo que significan las redes globales y las redes básicas, que es una apuesta por el futuro de nuestro país, que es cómo dibujamos España, cómo dibujamos Cataluña o Galicia

o Andalucía para el 2030. Y yo, señorías, no voy a estar aquí —ya lo saben— en el 2030, pero sí me gustaría que quien lo analice en el 2030 sepa que alguien pensó en este año, en 2012, que podemos ir a más y que España también puede ir a más.

Señor Simancas, me habla del corredor mediterráneo y la situación del corredor mediterráneo a su paso por el litoral. ¡Pues claro que lo hemos tenido en cuenta! ¡Faltaría más! No solo ahora. Yo sé que a usted le gusta mucho hablar del señor Arenas y que están ustedes muy preocupados —no sé si usted— porque en las encuestas al señor Arenas le va muy bien. El señor Arenas seguro que está encantado, si nos escucha, de que hablemos de él aquí, en esta Comisión, porque está comprometido con las infraestructuras de Andalucía. Usted sabe que el Partido Popular presentó en octubre de 2009 una proposición no de ley instando al Gobierno para realizar los proyectos constructivos del corredor del Mediterráneo, con tráfico separado de mercancías y de pasajeros desde Algeciras hasta Francia. ¿Lo recuerda bien, verdad? Pues quiero decirle que en este momento ese corredor está en mucha parte sin licitar y ahora le voy a dar las cifras concretas.

Me ha hablado también del modelo de transporte aéreo. A ver, señor Simancas, yo tengo una muy buena relación con usted pero hay cosas que van en contra del sentido común. Usted me habla de un modelo de transporte aéreo que está establecido —y usted lo sabe bien— por un acuerdo del Consejo de Ministros. Ese modelo que ustedes pusieron en marcha, que era el modelo del futuro, del futuro aeroportuario, lo basaron en un acuerdo del Consejo de Ministros donde creaban unos órganos rectores. Y yo, después de analizarlo mucho, me he preguntado por qué ustedes no hicieron un real decreto de desarrollo del real decreto-ley para dar de verdad esas competencias que pedían, por ejemplo, *Convergència i Unió*, que pedía Cataluña; y por qué no le pidieron informe al abogado del Estado para el acuerdo del Consejo de Ministros. El acuerdo del Consejo de Ministros no tiene informe ni de la Abogacía del Estado, cosa que también me llama poderosamente la atención. Ustedes sacaron a concesión dos aeropuertos. Esos aeropuertos los sacaron con un volumen de concesión que, en el caso de El Prat, era semejante a la inversión que se ha hecho en los últimos años en dicho aeropuerto. Y en el caso de Madrid estaba por debajo de la inversión de la T-4. Señor Simancas, la red entera de aeropuertos de este país tiene en este momento una deuda de más de 14.000 millones. Yo le pregunto: ¿Quién iba a asumir los 14.000 millones después de la concesión? ¿Los iba a asumir el aeropuerto del Hierro o tal vez el aeropuerto de La Palma? A lo mejor está usted pensando que los asumiera el aeropuerto de Badajoz; no lo sé. En cualquier caso, cuando uno decide que dos aeropuertos salen en concesión, tendrá que pensar cómo está la situación.

Nosotros estamos trabajando ya con todos los partidos y queremos contar con todos los partidos políticos para ir a una situación donde pueda y deba haber, porque

como puede imaginar lo he defendido y lo defiendo, un modelo autonómico. Defiendo que se gestionan mejor las cosas cuando se hacen en la cercanía. Lo he vivido en las transferencias de Educación y de Sanidad. He visto cómo se gestionaba la Sanidad en Galicia cuando estaba centralizada y cuando venía a las reuniones del Ministerio de Sanidad, y he vivido la educación, y soy una defensora del modelo autonómico y de que las comunidades autónomas participen en este proceso. Claro que lo soy, pero desde luego de una manera ordenada y responsable y no de una manera irresponsable. Le sigo preguntando si usted me puede responder quién iba a asumir los catorce mil y pico millones de deuda de AENA después de haber hecho esas dos concesiones y, sobre todo, la base sobre la cual se estaba haciendo el cálculo del valor total de AENA. Por lo tanto, estamos trabajando, lo vamos a hacer, me consta el interés de las comunidades autónomas y de los partidos políticos en hacer un modelo que dé viabilidad y que pueda permitir la entrada de capital privado en el gobierno de lo que es —y contesto a la señora De las Heras—, una parte fundamental —usted daba unos datos y efectivamente son esos—, porque somos el primer operador aeroportuario de Europa en número de pasajeros, aunque luego no somos el primero en algunos aspectos del servicio que damos; somos el primer operador en número de pasajeros de toda Europa, y eso es muy importante. Por lo tanto, señor Simancas, modelo, sí; fortalecer, sí; pero, por favor, un poquito de responsabilidad.

Cuando usted habla de las responsabilidades que tenemos o que vamos a tener, dice: Usted habla que planificará para julio. No, no, le he dicho que en julio el Consejo de Ministros aprobará el plan, el Pitvi. Además me ha llamado mucho la atención que usted dijera que no he dicho nada, que ha sido una cosa confusa —lo tengo aquí anotado—, desordenada, sin priorización y sin asignación presupuestaria. Y luego he oído que algunos se quejan de que he dicho muchas cosas, que he dicho incluso demasiadas. Algo no debe de coincidir. No les quiero abrumar, pero le voy a dar de unas cuantas, señor Simancas, incluso la cuantía de todas y cada una de las inversiones. Y con respecto al orden, el orden es algo que uno aprecia desde fuera. Cuando uno le habla de diagnóstico de la situación; a continuación le habla de la situación financiera del ministerio; después le habla de los objetivos específicos de cada modalidad de transporte; luego le habla de algo muy importante, que son los objetivos transversales del transporte en España, entre otros, la seguridad, la calidad, la intermodalidad, y además todo eso lo hace con propuestas concretas... Por ejemplo, no he oído nada sobre qué le parece el billete integral; me imagino que no habrá tenido la oportunidad de profundizar en ello. Pero no he oído que me diga usted nada sobre si le importa o no la puntualidad. ¿Le importa, señor Simancas, la puntualidad? ¿Le importa? Pues si le importa, ustedes han gobernado ocho años y en este momento tenemos trece puntos más de impuntualidad que teníamos cuando llegaron ustedes al

Gobierno. ¿Le importa la calidad? ¿Usted cree, como ha dicho muy bien alguno de los portavoces, que se puede marear a la gente cuando llegan a un aeropuerto, que te miran con cara de que has hecho algo? ¿Usted cree que se puede? ¿Usted cree que es normal que no se haya hecho una evaluación? Eso es calidad, claro que es calidad. ¿A usted le parece normal que haya trenes comprados que no estén operativos? ¿Le parece normal que se transfieran las cercanías a Cataluña y que, si te he visto, no me acuerdo? ¿Le parece normal que en este momento, como usted sabe —usted hablaba de irregularidades—, que alguien deje diecisiete sectores de carreteras sin mantenimiento? ¿Le parece normal? ¿Le parece normal que haya más de 600 millones en expropiaciones que no están contabilizados ni computados? ¿Le parece normal?

Señor Simancas, ha hablado usted también del AVE, dónde va a llegar y cuándo. Como va a tener oportunidad de escucharme sobre el AVE gallego, se lo voy a poner como ejemplo. ¿Cuándo va a llegar? Le tenía usted que preguntar, por ejemplo, al señor alcalde de Vigo, que dijo que el AVE llegaba a Galicia, sí o sí, en 2012, y que si no que se iba. El alcalde de Vigo hoy sigue gobernando en coalición en Vigo y no se ha ido. Como luego le diré, faltan 8.000 millones para el AVE a Galicia. ¿Usted me pregunta ahora cuándo se termina? Cuando se paguen los 8.000 millones, se termina exactamente ese día. Ese día se termina el AVE, cuando se paguen los 8.000 millones. Usted me pregunta también por tramos concretos, tenía aquí sus preguntas. En el tiempo que tenga entre venir a comparecer y contestar las preguntas, le puedo ya ir anticipando algunas. Pero sobre todo quiero hablarle de algo que usted conoce muy bien, esas infraestructuras que ustedes han planificado, han dicho que iban a hacer, han hecho tantas fotos y no están por ninguna parte. No solo es el AVE a Galicia, es la Y vasca, es el AVE que va desde la frontera portuguesa hasta Madrid por Extremadura, es todo el corredor mediterráneo, es la entrada en Francia. No ha habido nada de lo que ustedes no hablaran; si alguien no viviera en España, si viviera fuera de España, pensaría que todo estaba hecho. Señorías, la realidad es testaruda y la realidad es lo que ustedes han dejado. Lo que han dejado, señorías, son 40.000 millones de deuda y más de 6.000 millones de obligaciones contraídas para el ejercicio 2012. Por eso, le pido, señor Simancas, un poquito de responsabilidad porque —no lo olvide— yo llevo un poquito más de un mes y dice que he tardado mucho. Yo, que le dedico muchas horas a esto de leer —que viene muy bien porque sabe que siempre uno algo aprende, no mucho, pero algo—, me he leído las comparencias de mis antecesores, y concretamente alguno de ellos —usted seguro que sabe de quien le hablo— tardó dos años en traer algunas propuestas. En un mes, algunas cosas hemos puesto ya sobre la mesa.

Usted decía que no habíamos dicho nada, que le había parecido muy poco lo que habíamos contado. Le voy a contar unas cuantas cosas muy concretas, señor

Simancas, y me gustaría además saber si usted está o no de acuerdo con ellas, que posiblemente no lo esté. **Por ejemplo, ¿a usted le parece que no es importante que yo diga hoy aquí que hay que terminar la autovía del Cantábrico en Galicia y Asturias, que todavía quedan 484 millones de euros? ¿A usted no le parece bien que yo traiga aquí la autovía A-66, la Ruta de la Plata? (El señor Simancas Simancas: ¿Cuándo?) Cuando se paguen los 484 millones que han dejado ustedes. (El señor Simancas Simancas: O sea, nunca.)** Señor Simancas, ¿quiere usted que le diga que en este momento una autovía tan importante como la A-11, con las fotos que ustedes se han hecho, tenga 941 millones de euros sin financiar? ¿O la autovía Lleida-frontera francesa, 534 millones? ¿Qué me dice de las Rías Baixas? ¿Qué me dice de la A-57, de Pontevedra? ¿Le parece normal 30 kilómetros, 425 millones, que haya estudios informativos y que lo poco que está adjudicado no se ha puesto nada de nada? Señor Simancas, no se puede decir una cosa y la contraria, no se puede decir que se ha hablado de generalidades. ¿Cómo generalidades, hay algo más específico que hablarle a alguien de la autovía Alcolea-Monreal del Campo? Hay que decirlo. Como la de Ávila-Segovia. Claro que hay que decirlo, porque aquí estamos hablando, por cierto, de las principales vías que van a dar comunicación y que van a hacer esa red mallada que todos queremos para España. Por eso hay concreción; repásese usted lo que he dicho y verá que hay concreción en todas las partes de mi intervención. Seguro que quedan muchas cosas que no se han dicho, pero desde luego lo que sí le pediría es que analizase lo que se ha dicho esta tarde aquí.

Señor Simancas, también me gustaría contestarle a algunas de las cosas que usted dijo en su intervención. Por ejemplo, me preguntaba cómo estaba y cuándo iba a llegar el AVE al País Vasco, a Asturias, a Castellón, a Murcia o a Extremadura. Ha preguntado por todo ello, pero, señor Simancas, que yo llevo un mes en el ministerio. ¿No se da cuenta de que lo que estoy haciendo es decirles a los ciudadanos en este momento que ustedes han vendido humo durante mucho tiempo y que ustedes a día de hoy tienen la inmensa mayoría de las infraestructuras sin pagar? ¿Que una cosa es prometer y otra es dar trigo? Eso es lo que le he venido yo a decir hoy a aquí, le he venido a explicar cómo han dejado el ministerio y cuál es la planificación de infraestructuras, que es lo fundamental para el ministerio que tengo el honor de presidir y que significa de aquí al año 2024, como usted sabe, poner en marcha todas estas infraestructuras que he nombrado y otras que vamos a incorporar —estoy segura— con la ayuda de todos. Ha hablado de que se dé información veraz. Esto es lo que se ha venido a decir aquí, la verdad y la información veraz de lo que hay, de lo que han dejado en el ministerio. Asimismo me ha dicho muchas veces que le deje a usted hacer oposición. Yo no solo es que le deje, es que usted es la oposición y yo soy el Gobierno, esta es la vida misma. Lo que yo le pido, señor Simancas, es de verdad una oposición seria

y responsable, y también le pido que cuando hable usted de radiales sepa que estamos trabajando precisamente para que se pueda dar una solución a la situación en la que nos hemos encontrado las radiales, que buena falta les hace. Por cierto, parece que yo he gobernado los ocho últimos años, que es cuando ha bajado la actividad económica en España, que es cuando han bajado los tráficos, que es cuando han aumentado las expropiaciones; es que parece que he estado yo, que yo he sido la que ha hecho pasar a este país de las cuentas equilibradas al déficit galopante que tenemos y que gracias a mí este era un país en el que se creaba empleo y ahora hay los millones de desempleados que tenemos en España; que es mi Gobierno el que tenía una actividad importantísima tanto en transporte como en actividad en todas las infraestructuras y el que ha estado ocho años para que estén las radiales como nos las hemos encontrado. **(El señor Simancas Simancas: Yo solo he preguntado.)** Pero de paso, como usted me lo pregunta... Sí, usted ha hablado de las radiales, claro que sí. **(El señor Simancas Simancas: No he hecho ningún reproche.)** Cuando usted pregunta por las radiales, a mí me gusta contarle cómo han dejado las radiales, y en este momento las radiales están con una actividad que no llega ni al 20 por ciento de lo que estaba previsto. **(El señor Simancas Simancas: Pero si son suyas.)** Perdón, esa ausencia de actividad de estos ocho años, la bajada de la productividad de este país, de la actividad económica, del empleo, y del movimiento y de la circulación también en las radiales tiene que ver con cómo está el país. Claro que tiene que ver, señor Simancas, aunque sé que a usted le cuesta reconocerlo.

Señor Simancas, le agradezco de cualquier modo que podamos trabajar en el futuro; le agradezco que podamos construir país. Le vamos a contestar a todas y cada una de sus preguntas, pero sobre todo le voy decir que esté tranquilo, porque las empresas concesionarias tenemos la voluntad política de mantener la cuenta de compensación establecida en la ley y los préstamos participativos. Lo último que le podría pasar a este país es que se viera en el exterior que aquí caen a plomo las empresas que dan empleo y generan riqueza, y tenemos también una responsabilidad con ellos. Por cierto, usted ya lo sabe, si cae una concesión, es el Estado quien tiene que asumirla, y eso computa a déficit, como usted bien sabe. Por lo tanto, vamos a intentar ayudar entre todos y a hacer un poquito menos de demagogia.

Señor Morlán, muchas gracias por su intervención y por sus palabras. Usted me ha hablado de la estructura del ministerio. Usted sabe mucho de la estructura del ministerio y sabe que las decisiones en cuanto a ser austero en un ministerio las toma el Gobierno. Nosotros hemos decidido ser austeros en la estructura de los altos cargos del ministerio. Nos parece que se pueden hacer las cosas bien. A la gente se le exige mucho, y yo lo siento por mi equipo, que está trabajando muchísimo, pero podemos hacerlo y lo vamos a hacer.

La política de vivienda es fundamental para este Gobierno. Hay unos funcionarios magníficos y con ellos hemos trabajado para traer hoy aquí una propuesta. Aprovecho para decirle al señor Macías que, si quiere, vuelvo otro día a hablar de política de vivienda, pero me gustaría repasar con usted algunos de los temas más importantes de los que he hablado aquí, y también con usted, señor Morlán. He hablado de las medidas que ya hemos tomado, que son importantes. Algunas de sus señorías no coinciden con el enfoque del Gobierno, pero dinamizar el sector y facilitar el acceso a la vivienda tiene mucho que ver con prorrogar la aplicación del IVA reducido al 4 por ciento para la compra de vivienda y con la importante deducción del IRPF por la adquisición o rehabilitación de vivienda. Aquí, señorías, hemos hablado de un plan de vivienda, alquiler y rehabilitación, de un plan de vivienda protegida para alquilar, de fomentar el alquiler especialmente para las personas con menos recursos, de impulsar la rehabilitación, también de mejorar y flexibilizar el marco jurídico. Me preguntaban por reformas jurídicas. Queremos modificar el marco jurídico que regula el mercado de la vivienda en alquiler y flexibilizar la duración de los contratos. Queremos también hacer modificaciones legales para que exista mediación como medida de resolución de conflictos entre las partes y juicios rápidos. También vamos a priorizar los recursos disponibles del plan para financiar ayudas al alquiler de vivienda libre y una deducción por alquiler de vivienda y, en colaboración con el Ministerio de Hacienda, estamos estudiando los impuestos que gravan la compraventa de vivienda, medida que yo le he leído también a usted, señor portavoz de CiU, y que podría ser importante. Vamos a dar mayor peso a la rehabilitación de edificios y viviendas aisladas y hemos dicho que vamos a modificar varias leyes importantes. Vamos a actualizar la Ley de Ordenación de la Edificación, a modificar el Código Técnico de Edificación y a reformar la Ley de Expropiación Forzosa. También le he dicho que crearemos una comisión que estudie las herramientas para mejorar la protección jurídica de los adquirentes de vivienda.

Esas son algunas de las medidas y hay otras muchas que estoy segura de que con la ayuda y el apoyo de ustedes podremos poner en marcha. Lo que sí le puedo decir, señor Morlán, es que nos hemos encontrado con un desfase presupuestario, como sabe. Me pregunta si vamos a mantener la renta básica de emancipación. Claro que la vamos a mantener. Tenemos que financiar más de 300 millones de euros de derechos adquiridos. La vamos a mantener y la vamos a pagar, pero usted sabe que estaba hecha en un marco presupuestario totalmente irreal, y por eso la decisión fue que todas las personas que tuvieran derechos adquiridos antes del 31 de diciembre los mantuvieran. También me ha hablado usted de la Sociedad Pública de Alquiler y de Sepes. Respecto a la Sociedad Pública de Alquiler, señor Morlán, le he dado algunos datos bastante relevantes y significativos. Tener una sociedad pública, con sus fun-

cionarios, sus gastos y todo lo demás, para mediar, como les contaba antes, en apenas 4.500 viviendas nos parece un lujo que España no se va a poder permitir. También me decía otra cosa a la que le tengo que contestar —no podré contestarle a todo y le pido disculpas—. Me decía que había viviendas vacías. Ya lo sé, señor Morlán, por eso vamos a promover modificaciones legislativas y estímulos fiscales porque, si no, no seremos capaces de hacer frente a la cruda y pura realidad que hay ahí fuera. Me preguntaba por el mercado central de Tarragona concretamente. Le tengo que decir que ya sabe que el importe es de 1,4 millones de euros, que ha habido un informe negativo del Ministerio de Hacienda de su Gobierno y que la solución ahora viene por la firma. Está pendiente de firmar un convenio, a lo cual, señor Morlán, estoy dispuesta.

Sepes es un instrumento, es una herramienta dinamizadora del suelo industrial, que sirve para incrementar la competitividad de nuestras empresas y promover suelo. Por lo tanto, vamos a establecer un plan de promoción de venta de suelo. Lo que yo le decía en mi intervención es que no podemos continuar con esta política de pagar y luego no vender. Es decir, compramos y luego no vendemos, y tenemos que pedir préstamos al ICO y nos endeudamos. Esto es lo que no puede ser. El Estado no puede estar comprando terrenos y terrenos, endeudarse y luego no vender. ¡Hombre, la responsabilidad del gestor es equilibrar! Uno no puede hacer una política de huida hacia adelante diciendo: yo pido préstamos y compro. Hay que vender, y estamos en una situación como la que estamos. Por eso, Sepes es un instrumento fundamental al que hay que potenciar. Desde luego, la Sociedad Pública de Alquiler —como le digo— acumula unas pérdidas de 37 millones y está en una situación que estamos evaluando. La verdad es que yo diría: esa casa es una ruina. Esa casa es una ruina, señor Morlán, que es lo que nos hemos encontrado.

Muchas gracias por su intervención y muchas gracias porque usted era parte del equipo del Ministerio de Fomento y le agradezco el trato que me ha dispensado siempre y la colaboración, señor Morlán, que me ha dispensado siempre, incluso hasta su simpatía. Y eso no se debe olvidar, porque ante todo, aunque estamos en grupos políticos distintos, nunca olvidaré sus modales y, sobre todo, su buena voluntad y su disposición de ayudar y apoyar en todo momento la transición ministerial.

Muchas gracias don Enrique Álvarez Sostres. Muchas gracias por su felicitación. Muchas gracias por esa muestra que ha dado, esa mano tendida a trabajar juntos por Asturias. Quiero decirle que coincido —creo que en todo— con lo que usted ha dicho, en que hay que hacer las cosas y no prometerlas. Coincido con usted en que hay que potenciar los puertos pero no hay que arruinarlos y endeudarlos, que es cosa diferente. Coincido con usted en que la autovía que une toda la cornisa cantábrica con Galicia hay que terminarla —y ahora le voy a dar unos datos— y que, desde luego, hay que potenciar el puerto

de Gijón, y también le voy a dar algún dato de cómo nos lo hemos encontrado.

Como usted sabe, tiene una deuda importante y todo es, entre otras cosas, porque ha habido una desviación de más de 200 millones de euros. Como ve, un signo más del orden y la buena gestión —y perdone la ironía— que se estaba llevando a cabo en la obra pública. En el caso de Avilés, el Principado está redactando el proyecto y, desde luego, mi mensaje es que vamos a apoyar este proyecto para que pueda ir hacia adelante. En el caso de El Musel, sabe que tenemos varios compromisos de conexiones que también se potenciarán. En cuanto a la autovía, me importa mucho decirle en esta Cámara cómo tenemos la obra y le voy a decir exactamente el dinero que queda todavía pendiente. En la A-8 están pendientes todavía 173,2 millones de euros. El sábado hemos abierto —como sabe— uno de los tramos. Me lo pidieron porque había fútbol en Navia y aunque, desde luego, no es que sea lo más importante del mundo, ese tramo se ha abierto y vamos a trabajar, señoría, para que, si es posible, antes de que finalice el próximo año pudiéramos haber terminado esa obra tan importante que, por cierto, lleva un retraso injustificable a pesar de que hay varios tramos complejos, como usted sabe.

Hay un tema que también me gustaría tratar, que es el AVE. Sé la sensibilidad que ustedes tienen, la misma o parecida a la que tenemos en Galicia, donde se preguntan cómo es posible que se haya hecho una inversión tan importante en el túnel y que eso esté prácticamente parado. Usted lo ha dicho también, con todo el sentido común, y yo no soy experta en red ferroviaria, pero he aprendido —no lo suficiente porque uno nunca aprende lo suficiente— en estos días que es una barbaridad decidir que hasta un sitio llegamos con un ancho y a partir de ahí, hasta Pola de Lena, se había decidido que no. Tiene mi compromiso como ministra de Fomento de que el ancho internacional llegará, claro que tiene que llegar, porque si no lo que estamos haciendo es un pan como unas tortas. No puede ser que nos dediquemos a decir de aquí a aquí un ancho y de aquí a aquí otro. Aquí travesía polivalente, aquí lo cambiamos. Porque por ahí van a ir, si Dios quiere, trenes y, por tanto, tienen que circular. He tenido que hacer casi un sudoku para saber por dónde teníamos un tipo de vía y por dónde teníamos otra, que es lo que hemos ordenado en los mapas que mandamos, por cierto, a la Unión Europea, a la Comisión, para que se sepa, de una vez por todas, por dónde van las mercancías, por dónde van los viajeros y dónde tenemos que hacer intercambio de trenes, no que lleguen algunos a un fondo de saco, como pasa en León, y tengan que estar allí esperando más de quince minutos.

Gracias, señoría, por sus palabras y sepa que cuenta usted con el Ministerio de Fomento para trabajar y para que las grandes infraestructuras de Asturias puedan ser una realidad. Porque aquí antes se ha hablado de que hay que hacer lo importante y el tema es ponerse de acuerdo en qué es lo importante, ya saben que todo es importante, pero ahora vamos a ponernos de acuerdo, porque cuando

uno ve el mapa de la alta velocidad parece que está amputada una parte de España, ya que hay algunos sitios a los que llega la alta velocidad, pero parece que el norte y el noroeste sean de segunda categoría y, por tanto, ahí no llegó. Ha llegado hasta Valladolid, ha llegado hasta Valencia —y yo estoy encantada—, ha llegado hasta Barcelona, ha llegado a Aragón, pero no ha llegado ni al País Vasco ni a Asturias ni a Cantabria ni a Galicia, tampoco a Extremadura, y para mí todo es importante. Vamos a priorizar, lo estamos haciendo ya y por eso estamos acometiendo desde el primer momento contratación de nueva obra.

También quiero decirle que cuando uno tiene la responsabilidad de gobernar un ministerio como el de Fomento hay que tener, sobre todo, la serenidad suficiente para saber que lo que hoy dice un ministro y se recoge en el «Diario de Sesiones» no es que quede para hoy, es que va a quedar para la historia de la democracia y del parlamentarismo en España. Por eso uno tiene que medir mucho las palabras que dice y por eso uno ha de comprometerse con aquello con lo que uno puede comprometerse, pero no puede hacer uno promesas de mal pagador y que después en un año o en dos alguien le diga: Usted no cumple la palabra dada. Por eso cada cosa que se diga será porque se va a cumplir la palabra dada.

Señor Jorquera, gracias por su intervención y gracias por sus palabras. Sabe que le respeto mucho, le respeto, sobre todo, por la intervención que ha hecho, un respeto que me merece la persona que se trabaja las cosas y que las expone con rigor y, sobre todo, diciendo exactamente lo que son y cómo están las cosas.

Tengo que citarle varias cuestiones. Primero, yo sé que usted está decepcionado. Yo también. Estamos decepcionados porque nos dijeron que íbamos a tener AVE en 2012, lo recuerdo, nos dijeron que íbamos a tener AVE en 2015 y le voy a pasar este cuadro que seguro que le hace pensar unas cuantas cosas. Fíjese. El eje atlántico. Respecto al eje atlántico que une Coruña, Vigo, también Ferrol y la frontera portuguesa porque también eso es eje Atlántico, en los 898,3 millones está el total de la inversión, pero no está la parte de los dos estudios de la frontera portuguesa y hasta Ferrol, y contando esos dos tramos superaríamos, señor Jorquera, más de mil millones. ¿Por qué no le he dado esa cifra de esos dos tramos? Porque como lo que hay todavía son estudios, no soy capaz de decirle. Los datos que le doy son con proyectos, pero no se los puedo dar con algunos estudios preliminares porque le estaría diciendo cuánto es y luego cuánto no es. Lo que quiero decir es que en este momento el total de la inversión para finalizar las obras del eje atlántico son 898 millones de euros. Eso el eje atlántico. Y ahora le voy a informar del resto, de la parte gruesa. Olmedo-Zamora, Zamora-Lubián, Lubián-Ourense, Ourense-Vigo por Cerded. En total, la inversión necesaria para finalizar la ejecución de las obras, faltan por pagar, en lenguaje que se me entienda, son 8.517,4 millones de euros, es decir, que en este momento los 8.500 sumados a los mil hacen que estemos

en 9.500 millones de euros. Eso es lo que estoy explicando ahora a los ciudadanos, pero a la vez que hago eso estoy sacando a licitación, en este caso el ADIF, como usted sabe, cuatro tramos que se han adjudicado y desde luego la próxima semana se van a adjudicar más obras. Hay un acuerdo, que irá al Consejo de Ministros de mañana, de más de 60 millones de adjudicación del tramo que va, que conoce usted muy bien, desde Vigo a Soutomaior, que es el tramo que hemos querido licitar inmediatamente por su complejidad. Estamos con el puente sobre el río Ulla, que sabe que estaba parado. ¿Y sabe por qué llevaba meses parado? Porque había que hacer un reformado y no se había autorizado. Por eso, como usted sabe, se había parado o si no lo sabe se lo comento.

También me ha preguntado por un tema que es muy importante para todos los gallegos, especialmente para los pontevedreses. Si los de Pontevedra queremos ir a Vigo y los de Vigo a Pontevedra, a pesar de que nos separan en torno a unos 20 kilómetros, depende desde donde cuente uno cuando está dentro de la ciudad, tenemos dos alternativas, o mejor tres. Podemos ir por una autopista de peaje, podemos ir dando la vuelta por Vilaboa o por Redondela, con lo cual tardamos tres cuartos de hora, o podemos ir a nado, que no recomiendo ahora en invierno porque el agua está muy fría. Posiblemente, somos los únicos en España que no tenemos alternativa para comunicarnos; no para ir de ocio, que también, sino para ir a trabajar. Por tanto, señor Jorquera, cualquier decisión que se tome, que se tendría que haber tomado para solucionar una infraestructura fundamental, tiene que ser para solucionar los problemas que tienen los ciudadanos. Como usted sabe, el ministerio aprobó mediante un real decreto la ampliación del puente de Rande, con un coste de 350 millones —esa obra más otra obra en el entorno de la ciudad de la cultura, en Santiago de Compostela—, y a la vez una emisión de bonos con bonificación fiscal, como usted sabe, por valor de 300 millones y que al mismo tiempo se suba el peaje a los ciudadanos durante veinte años y a la vez que eso se revise. Yo voy a cumplir con la legalidad, pero he de decirle que el problema de fondo que tenemos los pontevedreses sigue vivo; no solo es que siga vivo, sino que va a aumentar, según se ha acordado el peaje, como usted conoce. Le enviaré la documentación correspondiente a ese real decreto y a esa ampliación de la concesión administrativa del puente de Rande.

Señor Jorquera, me ha preguntado también por las cercanías a Galicia. He hecho una referencia expresa, como usted sabe, a que estamos dispuestos a que en Galicia avancemos en materia de cercanías y para ello un primer paso, a mi juicio, sería la creación de una gerencia de cercanías que en colaboración con la Xunta de Galicia dé los primeros pasos tendentes a la implantación de estos servicios, que no tenemos porque hay que redefinirlos o mejor dicho definirlos. Por supuesto hay que abrir un diálogo permanente con los grupos políticos, señor Jorquera, y por eso le digo que nosotros

creemos que hay que potenciar la red ferroviaria convencional para aprovecharla, para dar servicios de proximidad, para responder a las necesidades de los ciudadanos y tenemos que hablar de esos tramos en los que se han levantado la vía ya, porque eso no es tema menor como usted sabe. Me interesa mucho el estado del estudio al que usted ha hecho referencia. Me voy a poner inmediatamente a ver cómo está, pero lo que es indudable es que en materia de cercanías vamos a avanzar y que hasta ahora, señor Jorquera, nada se ha hecho. Espero que los avances sean suficientes, pero van a ser avances porque hasta ahora no hay nada de nada de nada.

Me ha hecho una pregunta sobre el AVE Ourense-Lugo. Claro que mantenemos la conexión entre Ourense y Lugo. Hablaba de la variante de A Pobra de San Xiao porque es el único tramo como sabe que está en este momento en obras, pero la línea es la línea entera. Perdón, porque es un tema muy concreto pero efectivamente ese es el tramo que está en obras. Me ha hablado también de una serie de infraestructuras, de la autovía del Cantábrico a las que he dado respuesta y también de los tramos en servicio. Me ha hablado de un tema que tiene que ver con la transferencia de autopistas. En el tema de autopistas estamos en este momento trabajando en ver la situación real que nos estamos encontrando de todas las autopistas. Desde luego yo daré cumplida respuesta del conjunto de todas, incluida la que usted conoce que está suponiendo también —yo le hablaba de la de Pontevedra-Vigo y Vigo-Pontevedra— para muchos ciudadanos una carga insoportable y de su transferencia. Permítame en este punto que le pueda dar respuesta un poco más adelante porque si le respondiera hoy sería con datos parciales. Me gustaría contestarle con todos los datos que tiene usted que conocer y que serán los mismos que yo tenga, porque voy a hacerlo de esa manera.

Me gustaría contar con su colaboración, señor Jorquera, con su crítica que me consta que lo va a ser —una posición crítica— y que va a tener mucho que ver con reivindicar para Galicia lo que no hemos tenido hasta ahora. Cuente con mi colaboración y voy a intentar en todo lo que yo pueda que no se destine el dinero a obras faraónicas. Hablaba antes de que el aparcamiento de Vigo tiene dos plantas cerradas. Hacer aparcamientos donde dos plantas estén cerradas y que luego no se nos haya ampliado la pista, y que además tengamos como tenemos en este momento menos tráfico que nunca, es el balance de la gestión que se ha hecho hasta ahora en la red aeroportuaria.

Ha hablado de algunos temas que son también importantes como navegación aérea y aeropuertos y de la gestión descentralizada. Yo soy partidaria desde luego de que las comunidades autónomas participen. Los comités de ruta que son la versión *light* —yo la llamé así— no tienen ninguna base jurídica, son acuerdos pero no hay una base jurídica sólida. Es una reunión que está bien, se habla y unos dicen a otros lo que les gustaría pero no ha resuelto los problemas que tenemos en los aeropuertos y en la red aeroportuaria dentro de cada

comunidad autónoma. A mí me parece bien que la gente se reúna y que se llame comité de ruta, pero lo que me gustaría es que se solucionaran algunos de los problemas que hay en este momento.

También ha hablado de todo lo que tiene que ver con desahucios. Es un tema muy importante y nosotros, como le he dicho, vamos a trabajar en esta Comisión y también en reformas que son muy importantes por la situación insostenible que están viviendo miles de familias. No solo ven que se quedan sin casa sino que además, como usted sabe, tienen que seguir aportando a algo que ya incluso no tienen. Gracias, señor Jorquera.

Doña Arantza Tapia, gracias por su intervención. Cuando dije antes, refiriéndome en términos generales, a que he escuchado algunos discursos a los que no estaba acostumbrada me refería a usted. No es para halagarle el oído —que no se me dan muy bien a mí estas cosas—, pero sí que ha hablado usted de algunas cosas de las que deberíamos tomar buena nota todos. Usted ha hablado de la planificación extraña —yo la llamaría extravagante en algunos casos—; ha hablado de la conexión con Europa y por eso las redes son tan importantes; ha hablado de las necesidades de las personas, de las líneas de alta velocidad, que nos unen y no nos separan, y sobre todo de un modelo de movilidad, que es el que hay tener en cuenta. Por eso en mi intervención he hablado de modelo convencional, de cercanías, de AVE, de transporte terrestre, de las concesiones, concesiones de autobuses de línea, de por qué hay concesiones de línea —de entrada no voy a decir ninguna porque me lo tomarían a mal— que no tienen mucho sentido como interés general y, sin embargo, no tenemos conexión en muchas ciudades con los aeropuertos. Ha hablado asimismo de que no se pueden hacer políticas inconexas, que todo tiene que cuadrar, porque, si no, España sí que sería una España asimétrica. Se ha referido a algo muy importante, que es no solo la accesibilidad sino también la ecología, dónde vivimos. Tenemos algunas experiencias de que hay que mejorar las infraestructuras, tenemos que llegar más rápido y mejor, pero no nos podemos olvidar de que lo que hagamos va a quedar también para mucho tiempo y que lo que deshagamos lo hemos deshecho para varios siglos.

Estoy de acuerdo también con que hay que priorizar y la priorización en infraestructuras tiene una parte política, pero tiene una parte técnica: primero que sean viables, luego que sean financiables. Usted ha hablado de los puertos. Ustedes tienen dos puertos muy importantes: el de Bilbao y el de Pasaia —de Pasajes, que decimos nosotros—. Esos dos puertos tienen en este momento una dimensión y una proyección internacional que usted sabe que es muy potente. Contesté a una pregunta en el Senado en la que explicaba que el puerto de Pasajes está en este momento en el trámite de declaración de impacto ambiental, pero una de las cosas que hay que ver en la planificación del futuro es que la inversión cuesta más de 800 millones. Entonces lo que hay que ver es la rentabilidad económico-financiera del proyecto, no sea que nos vayamos a gastar ochocientos

y pico millones sin haber hecho previamente un estudio de viabilidad económica o financiera. Eso es lo primero que hay que hacer. Le digo el de Pasajes como le diría los del resto. Hay que seguir potenciando los puertos. El puerto de Bilbao concretamente tiene un resultado excelente y tiene autonomía. Se ha hablado aquí del modelo de puertos y creo que es un modelo que está funcionando muy bien, porque es un modelo que actúa —si me lo permiten— coordinado pero con autonomía, y por eso hay puertos que van muy bien y otros que no van tan bien, porque tienen una cuenta de resultados, porque tienen que buscarse la vida —con perdón de la expresión—, se la tienen que buscar, porque compiten —y eso es muy positivo— y porque están dando en este momento —lo dijo el portavoz de Convergència i Unió— una de las pocas alegrías que estamos teniendo en nuestro país.

Señoría, como usted conoce bien, porque estaba su Gobierno en el País Vasco, la infraestructura de la Y vasca es prioritaria para el Gobierno de España y sé que para su grupo político también. Tenemos un compromiso con que se pueda finalizar esa infraestructura de la que usted sabe que todavía queda una parte muy importante sin ejecutar. Creo que lo podemos hacer y lo vamos a hacer y por eso es una obra de las prioritarias en este plan, en este Piti de infraestructuras, pero no para dentro de veinte años, sino que vamos a intentar que en los próximos años se pueda avanzar, se pueda priorizar y se pueda presupuestar. Ha hablado del ancho de vía. Totalmente de acuerdo: el ancho internacional es el único que tenemos que poner en marcha. El resto haría que retrocediéramos años, ya con el retroceso que tenemos.

Se ha referido al pago por uso, a la euroviñeta, a otros modelos. Me gustaría comentarle que en este momento la situación que tiene el transporte terrestre en España es muy delicada. Estamos dando ayudas para apoyo a las personas que están dejando la actividad. El sector del transporte terrestre está viviendo en primera persona lo que vale el barril de petróleo, está viviendo en primera persona la bajada de actividad y por eso creo que en este momento no se debe gravar a quienes se encuentran — los transportistas— en una situación delicada, como he podido comprobar en las reuniones que he mantenido con el sector a lo largo de todos estos días que llevo en el ministerio.

Con respecto al modelo de gestión aeroportuaria, quiero trabajar con todos ustedes en un nuevo modelo que sea eficiente, en el que participen las comunidades autónomas y que haga de verdad que seamos no solo los primeros en pasajeros, sino los primeros en competitividad y los primeros en conexiones nacionales e internacionales. Estamos trabajando en el cielo único europeo y lo conozco bien, porque usted me ha enseñado mucho de ese tema, del acuerdo bilateral de Hondarribia. Es otro de los asuntos que llevaremos a la reunión con las autoridades francesas, porque hay cielo único, pero para ustedes parece que ese cielo no es tan único. Por lo tanto, vamos a defender, cómo no, a Hondarribia y los intereses de nuestro país.

Le agradezco que quiera colaborar en el código técnico de edificación, porque sé que usted es una persona que entiende de esta cuestión. Ya sabe que aquí somos diputados, somos elegidos por los ciudadanos, pero si tenemos gente que sabe mucho de unas cosas, es muy positivo y vamos a utilizar a su señoría —si se me permite la expresión— no solo como diputados —tenemos asesores— sino como como ministros, para que también podamos aprender más de lo que usted nos ha dicho. Gracias, señoría, cuente con la transparencia, cuente con la información, cuente con la priorización de lo importante y por supuesto cuente con el Ministerio de Fomento, con todos los que allí estamos, para que podamos trabajar por el País Vasco, que es trabajar por todos.

Don Carlos Martínez Gorriarán, muchas gracias por su intervención y por su sentido común. Usted ha dicho que no era un experto en esto. Yo me he encontrado con muchas experiencias en la vida política en el sentido de que parecería que la gente se hace experta de las cosas en un mes. No. Uno puede saber de planificación de la política pública, uno puede ser funcionario público y haber planificado muchos sectores, pero tiene que tener la humildad suficiente como para saber que uno no es un experto. Hay quien se da a sí mismo la categoría de experto. A mí me gustaría que dentro de unos años alguien dijera: la ministra de Fomento ha hecho una buena planificación y la ha puesto en marcha con la ayuda de todos. Pero yo no me voy a transformar, como usted, en una experta mañana, porque, como usted sabe, nuestros años de universidad y facultad ya pasaron y en este momento somos defensores del interés general, que usted conoce bien, y cada uno sabemos —y poco— de lo nuestro. Durante estos años como diputada yo he sido profesora asociada de políticas públicas en una universidad de Madrid —que es lo que uno puede ser siendo diputado, profesor asociado; es lo que es compatible— y durante todo este tiempo he explicado a los alumnos las políticas públicas, que no hay políticas mejores ni peores, sino que lo importante son las políticas que dan más cohesión, que son más equitativas, cómo puede uno optimizar los recursos, todo eso es lo importante de la política. Usted no se preocupe, que vamos a aprender usted y yo mucho de ancho internacional —ya me lo sé— y de ancho ibérico, pero sobre todo es muy importante lo que usted ha dicho aquí, el sentido común, saber aproximarse a las cosas con esa tranquilidad que da saber que puedes mejorarlas. La eficiencia y transparencia son fundamentales, no solo en el Ministerio de Fomento sino en todos los ministerios, en todas las políticas.

Usted ha hablado de todos los proyectos del AVE. No son todos los proyectos, es cómo hacer que todos los españoles puedan tener acceso a una línea de alta velocidad, porque la gente se pregunta —y no voy a dar nombres— por qué el AVE llega a unos sitios sí y a otros sitios no. ¿Porque es más eficiente? No he visto yo estudios de viabilidad fiables que me digan que es más eficiente que llegue el AVE a algunos sitios que que llegue a Ourense, no los he visto. Nosotros lo que queremos es

una red completa de AVE a toda España y por eso lo que he leído en mi comparecencia tiene que ver con esa vertebración de España y con el acceso a la alta velocidad y también tiene que ver, cómo no, con los trenes convencionales. Hay muchas personas que no se van a subir en el AVE, muchas, claro que sí, y no se van a subir en el AVE porque van a ir del municipio en el que residen a la capital de la provincia o de la capital al municipio. De eso es de lo que nos tenemos que preocupar. Por eso mi intervención ha sido sobre una parte cuantificada de cuánto hay que invertir en el tren convencional, porque también existe el tren convencional. Mire si existe que para venir de Pontevedra a Madrid tienes que subirte a las nueve y cuarto o nueve y media en Pontevedra y llegar a Madrid a las ocho de la mañana. Mire si existe el tren convencional.

Ha hablado usted de sostenibilidad y de demanda real. Hay que tenerlo en cuenta y lo que hay que equilibrar es lo que es OSP, oferta de servicio público, que es lo que tiene que garantizar el Estado, y luego la larga distancia. Creo que esa es una parte importante del pacto, ponernos de acuerdo en qué es obligación de servicio público y qué no lo es o qué es obligación de servicio público en las líneas de transporte terrestre. Es decir, ponernos de acuerdo usted y yo, que seguro que lo hacemos, sobre dónde tiene que haber un autobús de lo que se denomina línea regular. Línea regular significa si tiene que haber un autobús de Pontevedra al aeropuerto de Vigo, de Peinador a Vigo, o no. Eso es lo que es definir el transporte en España, que no está definido todavía. Están definidas algunas líneas, pero sin un modelo global.

También estoy de acuerdo con usted, ya lo he dicho, en que hay que abandonar las obras faraónicas y que hay que hacer una labor de racionalización de todos. Usted puso el ejemplo de que los ayuntamientos hacen muy bien política de vivienda porque están muy cercanos. Coincido totalmente con usted. El Estado lo que tiene que hacer es poner en marcha iniciativas que fomenten que el resto de las administraciones puedan llevar a cabo políticas de acceso a la vivienda, pero no podemos hacer grandes estructuras administrativas para un algo en lo que tenemos competencias en legislación básica, como usted sabe, y en las condiciones básicas de acceso a la vivienda.

Me ha hablado de Lorca. Tuve la oportunidad de estar en Lorca a los pocos días del terremoto y les dije a mis compañeros de allí que tal vez sea uno de los dramas mayores que ha tenido este país que no ha tenido un reflejo suficiente, es decir, que los ciudadanos posiblemente no seamos conscientes del destrozo que el terremoto produjo en Lorca. No somos conscientes porque solamente si has ido allí y has visto cómo los centros de salud se quedaron sin techo, cómo hubo que sacar a los pacientes de los hospitales, cómo se cayeron enteros iglesias y conventos o cómo miles de ciudadanos tuvieron que ser desalojados de sus viviendas, te das cuenta de lo que ha sido el drama de Lorca. Por eso, señoría, le agradezco sus palabras y quiero que sepa que

vamos a seguir trabajando, que se ha hecho un esfuerzo, pero no me siento satisfecha porque hay que seguir haciéndolo para que todos los ciudadanos de Lorca recuperen lo que la naturaleza les quitó en un día fatídico. Por lo tanto, tenemos que ser solidarios, pero sobre todo las administraciones tenemos que estar ahí y seguir luchando para que se recobre la normalidad en Lorca, que, como usted muy bien ha dicho, no se ha recuperado ni mucho menos todavía. Muchas gracias no solo por sus palabras, sino por el contenido y por el tono de responsabilidad que he apreciado.

Señora De las Heras, muchas gracias por su intervención. Ha hablado en primer lugar de los recortes en infraestructuras. Quiero decirle una cosa. Tanto en autovías como en AVE, cuando usted hablaba de los objetivos del PEIT, hablaba de objetivos —y dijo bien: objetivos—, pero es que la realidad no se compadece con los objetivos. La realidad se compadece con lo que hay y la realidad se compadece con que si yo le digo tramo a tramo cómo está en este momento el AVE en cualquiera de los lugares de España y cuántos metros o kilómetros se han hecho, no tiene nada que ver, están aquí. **(La señora ministra muestra un documento.)** Aquí están todas las líneas de España y cuánto está construido y cuánto no lo está. Por eso le he leído los tramos fundamentales, todos los de autovías y todos los de alta velocidad, todo lo que está pendiente en este momento de construir y de pagar.

¿Hay más kilómetros de autovías y autopistas? Hay más, pero el problema es que tenemos todavía una tarea ingente, que es a la que me voy a dedicar. He hecho hoy aquí balance, pero a lo que me voy a dedicar es a trabajar por el futuro. O sea, hoy estoy aquí compareciendo ante ustedes diciéndoles lo que hay, pero trabajando por el futuro y por la planificación y diciéndoles que va a haber una planificación y una priorización. Usted ha comentado que más infraestructuras y más desempleo, que teníamos más kilómetros que muchos países. Creo que se pueden tener unas magníficas infraestructuras y generar empleo y riqueza. Las infraestructuras generan empleo y riqueza. ¿Sabe cuándo no lo generan? Cuando son ineficaces, cuando no sirven para dar mejor calidad de vida a los ciudadanos, cuando se malgasta el dinero, cuando uno decide hacer obras faraónicas, cuando decide hacer aparcamientos que no se llenan. Ese es el momento en que hacer inversión pública es tirar el dinero. Ahora, el dinero bien invertido es un dinero utilizable.

Ha hablado también el anillo de Antequera, anillo de Antequera sobre el que estamos evaluando en este momento la operatividad de un proyecto que como usted sabe es de cientos de millones y tiene una fuerte contestación social. Cuando hay contestación social de miles de personas, ya para empezar soy de las que digo que hay que analizar qué está pasando, porque uno se confunde o no; dos se confunden o no, pero que se confundan miles de personas en la apreciación no es normal, por lo tanto algo más hay. Así pues vamos a evaluar cómo está ese proyecto.

Me ha hablado de la red de cercanías de Zaragoza y del plan de cercanías de Madrid. Sé que usted —creo que no me equivocaré— es concejal de Collado-Villalba. **(La señora De las Heras Ladera: No, ya no.)** Fue concejal —perdón— y conoce muy bien las cercanías de la Comunidad de Madrid. Le he hablado de la inversión total —está en la comparecencia— en cercanías, la que queremos avanzar en las próximas fechas. Para nosotros son fundamentales —lo dije en mi intervención— las cercanías: las cercanías de Madrid, las de Zaragoza, todas las cercanías en España, sobre todo en las grandes ciudades, son fundamentales. Hasta ahora en cercanías en Madrid, como usted sabe, mucha foto y cero hechos. Queremos pasar a la fase de cero fotos y muchos hechos, que parece lo mismo pero no lo es. ¿Por qué? Pues porque en este momento hay algunas de las estaciones que había que poner en marcha; en este momento hay algunas infraestructuras que tienen que conectar como usted sabe las grandes infraestructuras de la Comunidad de Madrid que no están conectadas y hay muchas personas que se tienen que desplazar, en esa intermodalidad que no es real todavía, y tenemos que trabajarlo. Señora portavoz, de todo esto que me ha hablado, de la A-6, del bus-vao, de infraestructuras que son muy importantes, de la C-4 de Colmenar, de San Agustín de Guadalix, de Algete, le voy a dar cuenta exactamente de la previsión sobre todas ellas, que en este momento es cero, y sobre todo de qué vamos a planificar para el futuro. Pero la previsión a día de hoy es exactamente cero.

Ha hablado usted mucho de AENA, de temas muy importantes, de las partes tan positivas que tiene, de los cientos de trabajadores que hacen una labor que está considerada como de las mejores del mundo. Ha hablado también de las subvenciones a las empresas privadas y esta tarde —casi noche— no quiero obviar ninguno de los temas candentes. En mi intervención hablé de las subvenciones, seguro que lo recuerda, y lo que queremos en este momento es evaluar. El ministerio, por no tener, no tiene un cuadro de todas las subvenciones que están recibiendo las empresas de transporte aéreo, porque como usted sabe hay convenios con comunidades, con ayuntamientos, y nosotros queremos que haya un sector del transporte aéreo que sea eficiente, que no genere distorsiones, que no mande a los trabajadores de la noche a la mañana a la calle, como está pasando, que no cierren de forma abrupta las empresas y para ello creo que tiene que haber unas reglas del juego claras, y por eso le he citado ya varias propuestas que vamos a poner en marcha.

Aunque vamos a tener ocasión de hablar de algunos de estos temas en mi comparecencia sobre Spanair, quiero decirle que no me gusta nada lo que estoy viendo, que un sistema como el que tenemos de aparente eficiencia cuando no la hay creo que no nos va a llevar a buen puerto, y a las pruebas me remito. A las pruebas me remito porque usted sabe como yo que la compañía Spanair estaba participada en más del 50 por ciento por dinero público y las autoridades europeas lo están valo-

rando como una subvención, cuando usted sabe que este es un sector liberalizado. Por eso tenemos que hacer —y lo estamos haciendo— un examen riguroso de lo que ha pasado hasta ahora y me llama la atención cuando algunos piden explicaciones a la ministra de Fomento sobre algunas aventuras que se iniciaron hace más de dos o tres años para que las administraciones públicas entraran a formar parte de un «proyecto empresarial» que ha devenido en que 4.000 trabajadores estén en este momento en una situación lamentable. Por eso no vamos a escatimar esfuerzos en estar con los trabajadores y en hacer aquellas reformas que garanticen que situaciones como esta no se vuelvan a producir. Nosotros somos unos convencidos de que el sector del transporte aéreo tiene que estar no como está en este momento, sino que tenemos que hacer que sea un sector sólido y eficiente y que dé calidad a los servicios. No nos parece ni medianamente razonable que en este momento tengamos algunos operadores —sobre todo en comunicación entre islas— que no quieren estar ahí. Hay que estar a las duras y a las maduras, ¿o no? Habrá que estar para atender los intereses de los ciudadanos. Por lo tanto, sectores liberalizados, sí, pero el ministerio y sobre todo la autoridad reguladora tienen que actuar para defender los intereses de los ciudadanos.

Usted me preguntaba por la supervisión de la situación económica y por evitar irregularidades. Como usted sabe, en el caso de Spanair la comunicación a la agencia de seguridad es sobre la financiación. Es más, unos pocos días antes de esta suspensión abrupta, una de las entidades públicas que formaba parte de la empresa había hecho una aportación de dinero público. Es decir, estamos hablando de que se estaba aportando de forma permanente dinero público y cuando había aportación de dinero público la AESA era concedora de ese dinero público que se iba incorporando. Por lo tanto, la supervisión económica tiene que existir y tiene que ser una supervisión económica que haga que sepamos en cada momento cuál es la situación económica y financiera de las empresas de transporte aéreo. Cuente conmigo en ese control y en esa rigurosidad que ya me hubiera gustado a mí que hubieran tenido otros.

Usted me ha hablado de trabajar por los trabajadores. Señoría, no le quepa la menor duda. Tal vez lo que yo no tenga en este momento —como seguro que usted tampoco la tiene, aunque estuviera en mi lugar, ni ninguno de los que estamos aquí— es la capacidad de darle a todos y cada uno de ellos una respuesta, de por qué a ellos, a los trabajadores, se les comunicó creo que un cuarto de hora o media hora después que a mí. A mí me lo comunicaron a las ocho y cuarto de la tarde y a ellos media hora después. Se enteraron a la vez de que había un cierre abrupto de la compañía. Le voy a contar, señoría, lo que me pasó ese domingo. A las ocho de la tarde me llamó el presidente de la compañía Spanair y me dijo que era para ponerse a mi disposición —a las ocho de la tarde—. Le dije al señor presidente de Spanair que a mi disposición no se tenía que poner, que yo estaba

para velar por los intereses de los ciudadanos; que se tenía que poner a disposición de los trabajadores y de los ciudadanos, que esa era su obligación. Se lo digo porque a veces es bueno conocer lo que ha pasado y decírselo a los ciudadanos también.

Solo añadiré una cosa más respecto a la crisis de Spanair que creo que también es muy relevante sobre lo que pasó. Los funcionarios y los responsables del Ministerio de Fomento en todo momento estuvieron trabajando por los pasajeros, de tal modo que estuvieron en todos los aeropuertos de España —también en los consulados en el caso del exterior— toda la noche para dar respuesta y para incluso, como no podía ser de otra manera, ubicar a las personas en un hotel y que estuvieran en unas condiciones dignas. Es por cierto la primera vez, de las crisis que yo he vivido y de las que tengo memoria, en que no he visto a una sola persona durmiendo en el suelo como he visto en algunas otras crisis. Solo faltaba que a un ciudadano que ha pagado su billete le dijeran que le recolocaban, pero ya sabe usted lo que era recolocar: te recoloco y pagas. Eso no vale y por eso le digo que estamos trabajando y estudiando medidas para que cuando a una compañía se le da autorización para operar se pueda trabajar para que haya una garantía, igual que hay garantías cuando uno hace una obra, y que cuando haya un cierre abrupto se pueda indemnizar a los pasajeros.

Muchas gracias, señoría, usted ha hablado de un regalo envenenado. Señoría, yo no tomo esto como un regalo envenenado. Lo tomo como un reto —no personal: lo personal no tiene ninguna importancia aquí—. Este es desde luego uno de los retos más importantes que he asumido en mi vida pública, ser capaz, con esta herencia, de poner en marcha proyectos y de hacer posible una España desde luego mucho más vertebrada y con un transporte de calidad para todos los ciudadanos.

Señor Macias, muchas gracias por su intervención. Usted es de los que sabe, es de los que podemos aprender. Aquí hay que reconocérselo a quien tiene ese conocimiento. No es que usted se llame experto a sí mismo, que usted no se lo llama; nosotros decimos que usted sabe, sabe mucho de ferrocarril, lo sabemos todos. Francesc Cambó, efectivamente, puso en marcha infraestructuras que han hecho posible que Ponferrada o Villablino sean dos ciudades que tienen cultura de tren. En la vida esto es así, la cultura de ferrocarril tiene mucho que ver con dónde has nacido, si te han criado al lado de un factor, si has conocido a un factor o al hijo del factor o has conocido un apeadero y has vivido cómo te levantaban el apeadero. Tiene mucho que ver con conocimientos profesionales. Usted me ha dicho que estoy rodeada de buenos profesionales. Efectivamente, hay magníficos profesionales.

Me ha dicho que sea audaz. Este tema de la audacia tiene mucho que ver, me dijeron en mi casa hace años, con ser audaz pero ser sensatiño —ser sensato— y sentidoño. Ya sabe por qué, porque uno puede ser audaz, pero tiene que evaluar lo que tiene entre manos. Por eso

soy valiente, pero mi valentía tiene mucho que ver con la defensa de los intereses generales. Me ha dicho que no es bueno ir a las etapas de la retórica. Ya sé que no lo dijo por mí y se lo agradezco, pero fíjese que a mí me gusta lo de la retórica de los griegos. Recuerdo aquello que decían los griegos, que la buena retórica es para persuadir al otro con tus argumentos. A mí hoy me gustaría, señoría, no ser retórica en el sentido que usted utilizó, que sé por dónde va, por el sentido de muchos cuentos y pocas cuentas. Me gustaría con mi pequeña retórica intentar persuadirle de que tenemos muchas cosas en las que entendernos, sobre todo por lo que le he oído esta tarde aquí.

Se ha referido a la política de campanario y ha dicho una cosa en la que no estoy de acuerdo. No estoy de acuerdo con usted en lo que ha dicho de las obras que he enumerado. No he enumerado obras cualesquiera, no. No he hablado —y tenía que haberlo hecho— de muchas pequeñas obras —tengo mapas enteros de todas las infraestructuras donde hay que mejorar tramos—. No, yo le he hablado de las grandes infraestructuras para vertebrar España. Por eso le he hablado de todas las autovías, por eso le he hablado de todos los tramos del ferrocarril y por eso le hablo del tramo Ávila-Segovia, porque eso es parte de la vertebración de España. Se lo digo, señoría, porque no es un listado cualquiera, no, es la aproximación a lo que es España hoy y a lo que tiene que ser España en el futuro. Le voy a dar varios ejemplos, señoría, sé que usted me los va a permitir aunque sea a estas horas de la tarde.

De las obras que he nombrado, todas las autovías que he nombrado, todas ellas, tienen que ver con infraestructuras que están iniciadas o proyectadas, pero la inmensa mayoría están sin pagar. Es decir, si le digo Lleida-Frontera francesa, usted la conoce bien, son 95 kilómetros, son 534 millones de euros; si le digo la autovía Cieza-Fuente de la Higuera, que es la A-32, también es muy importante; y si le digo la autovía de las Rías Baixas, sabe también que es una infraestructura muy importante; o la A-57 de Pontevedra, que son 30 kilómetros pero que tiene coste de 425 euros, que es precisamente la autovía alternativa para que no tengamos que ir a nado algunos si queremos comunicarnos entre dos ciudades. Por lo tanto, no ha habido aquí un listado de nada. Esto no es un listado de la compra, esto es ni más ni menos que 3.500 kilómetros de vías de alta capacidad para cohesionar España y para hacer que no haya ciudadanos de primera, de segunda y hasta de tercera categoría, con una inversión superior a los 18.668 millones de euros. También le he dicho que hay que planificar nuevos carriles de circulación en vías de alta capacidad, 600 kilómetros por valor de 1.265 millones de euros. Le he hablado de la red convencional y no me he atrevido a decirlo todo, pero está calculado, son 6.200 millones de euros. Asimismo le he hablado de algunas de las circunvalaciones más importantes, que son trascendentales, y perdón por volver a poner a Pontevedra como ejemplo, pero es la única capital de provincia que no

tiene circunvalación, lo tengo que decir. Habrá que hacer la circunvalación, hay que hacerla. Lo mismo le he dicho de las plataformas, de la conservación o del AVE. Por lo tanto, esto no es un listado, señoría, esto es hablar de las grandes infraestructuras y de muchas otras. Y he añadido cuando menos, porque cuando menos están aquí las que entendemos que son las grandes vías vertebradoras, pero hay más infraestructuras, sin duda.

El ejemplo que ha puesto del Maserati está bien, pero no coincido del todo con usted, porque cuando se llena el tanque de gasolina del Maserati —creo que va a gasolina, sabe que las chicas casi siempre sabemos menos de coches que ustedes— hay una cosa clara, que los impuestos los pagamos todos. El problema es que hay gente que utiliza el coche para ir a trabajar y que hay personas que viven con una pequeña furgoneta y es su medio de trabajo, son autónomos. Por eso, señoría, cuando hablamos de ese pago por utilizar las vías tenemos que ser muy prudentes, porque estamos hablando de que muchas personas no solo utilizan el coche los fines de semanas para pasearse. No sé cuánto cuesta un Maserati, pero creo que mucho, y no tengo nada contra el Maserati, no tengo nada contra nadie, lo que quiero decir es que yo estoy hablando aquí del transporte que te hace moverte para ir a trabajar, que no tiene nada que ver con esto otro.

Ha hablado de la falta de conservación. Señor Pere Macias, nos gastamos más de 450 millones de euros. Creo que tenemos que evaluar lo que estamos haciendo en este momento. Tenemos que ser muy rigurosos en esa conservación y mantenimiento, tenemos que optimizar recursos. Usted tiene razón en que hay mucho por hacer, pero también hay que optimizar esta contratación y, aunque no me gusta mucho la frase, a lo mejor hay que hacer mucho más; no sé si con menos, pero hay que hacer más de lo que se está haciendo. Sobre todo, los contratos de mantenimiento tienen que estar a tiempo, porque usted sabe cómo funciona esto. ¿Sabe por qué caduca un contrato de mantenimiento de una carretera? Caduca porque para sacar el siguiente hay que hacer un documento de retención de crédito, y si uno se ha gastado el dinero en otra cosa no tiene el documento, porque eso sí que va con intervención y con fiscalización del interventor del departamento. ¿Sabe cuál es un modo de actuar? No saco la contratación de mantenimiento —ahora le digo cómo se paga— y así hago una retención de crédito para otra cosa, pero tengo las carreteras sin mantenimiento; y como no tengo el contrato, se lo adjudico al concesionario de al lado. ¿Y sabe qué tiene que hacer luego el ministro? Tiene que llevarlo a convalidar al Consejo de Ministros. Como sabe, yo he sido subsecretaria bastante tiempo y la que tenía que ir a dar la cara a las comisiones de subsecretarios, y siempre les daba instrucciones a todos: No quiero convalidaciones. Y ahora le he dicho al subsecretario del departamento que nos acompaña en la sala: No te preocupes, subsecretario, que te voy a hacer yo esta labor; te la voy a hacer yo porque voy a tener que llevar mucho a conva-

lidar al Consejo de Ministros, cuando menos todas estas obras que se han adjudicado por la vía de usted me lo hace sin contrato.

Tiene usted razón, señor Macias, en todo lo que ha dicho de mercancías, en todo lo que ha dicho de valorizar la competencia, en todo lo que ha dicho sobre mejorar. Tenemos mucho que hacer en Renfe, aunque tiene excelentes profesionales, y tenemos que abrirnos mucho más a la competencia, porque hay trabas a la entrada de la competencia en mercancías, porque si no, señoría, no estaríamos —y usted sabe mucho de esto—, como estamos. En ese ámbito me comprometo a seguir, a trabajar con ustedes, con los que más saben y, desde luego, con todos los partidos para que de verdad seamos capaces de hacer que España tenga competencia y pueda entrar el sector privado, que en este momento tiene limitación, por muchas cosas —usted lo sabe—, por las cabezas tractoras de los propios trenes. Usted sabe que hay claras barreras de entrada y tenemos que ayudar para que sea un sector más competitivo, porque si es más competitivo va a ser mucho más eficaz. En el tema de viajeros, como sabe, estamos trabajando en la Unión Europea y, por tanto, nada podemos en este momento anticipar de lo que no sea la actuación que tenemos como país y con nuestra responsabilidad en la Unión Europea.

Con respecto a aeropuertos, señor Macias, ha dicho que este es un elemento clave para el pacto y yo le digo que este será uno de los elementos clave del pacto, ir a un modelo aeroportuario que sea eficiente, que sea un modelo con el que podamos competir con el resto de los países de Europa. Usted habló del Pacto del Majestic. Algunos nos ponen verdes, ya sabe, pero tuvo cosas muy importantes. Yo estaba entonces para verlo, como usted, y creo que se hizo una aplicación inteligente en el tema de puertos. Se hizo un avance importante en el tema de las autoridades portuarias y se puede avanzar mucho en modelos; no transcribir el modelo de puertos, pero sí el avance sustancial que tiene que haber en la propia autoridad de los aeropuertos. En ese sentido, sepa que tiene toda mi disposición y toda mi lealtad para trabajar en un modelo conjuntamente con las comunidades autónomas. Pero ya le digo que lo de los comités de ruta no me convence, y lo del acuerdo del Consejo de Ministros sin el informe del abogado del Estado tampoco me convence. A lo mejor es porque soy funcionaria, pero no me convence mucho ese acuerdo del Consejo de Ministros, con todo el respeto al acuerdo; casi mejor que tenga el informe del abogado del Estado, y si es real decreto casi me quedaría más tranquila, porque así sabríamos qué tenemos que hacer cada cual.

Me ha hablado de vivienda. Estoy a su disposición, señor Macias. Tenemos que trabajar mucho, tenemos que desarrollar y poner blanco sobre negro estas iniciativas. Está sentado a su lado una persona de su grupo parlamentario que es un experto en muchos de los temas que he tratado hoy aquí, el señor Jané, que aunque se dedica a otras cosas también, seguro que está en esta Comisión porque tira mucho para lo que le toca, que lo sé. Le

nombro porque he compartido con él muchas horas de trabajo y seguro que será de gran ayuda para ese gran trabajo que hay que hacer en toda la reforma de contratos, en todo lo que tiene que ver con el alquiler, en todo lo que tiene que ver con cómo está en este momento el suelo. Alguien preguntó —perdón si no le contesté— ¿ustedes quieren más competencias? No, nosotros no queremos competencias. Nosotros lo que queremos es hacer una política ordenada y armonizada, que dé respuesta a los problemas de los ciudadanos. Nosotros no tenemos ninguna ansia de competencia, no. El problema es ordenar, el problema es ser capaces de dinamizar este sector que es tan importante para la economía de nuestro país. No tenemos ningún afán intervencionista, sino todo lo contrario, por eso podremos trabajar mucho en ello.

También quiero decirle que le agradezco muy sinceramente la bienvenida de su grupo parlamentario. ¿Sabe por qué lo agradezco? Porque llevo poco más de un mes de ministra y una se deprime un poco cuando te piden explicaciones de cosas de hace ocho años pero que llevas un mes. Y entonces te planteas, ¿tendré yo algo que ver con esto? Y te lo estudias, lo ves, a lo mejor, incluso, también de las guerras carlistas, no sé si me explico. Claro, a cada uno le toca lo que le toca. Pero lo que sí le puedo decir es que en este mes y algo que llevo en el ministerio con el equipo y, sobre todo, como usted bien ha dicho, con los grandes profesionales, he aprendido una cosa que creo que es fundamental, y es que tal vez esta sea la política más importante en la que tenga que haber un pacto de Estado. Un pacto de Estado entre personas que posiblemente tengamos diferencias, pero estoy segura de que vamos a tener muchos puntos en común, y con su grupo, señoría, me consta que vamos a tener muchísimos puntos en común. Señor Ayala, muchas gracias. Conozco de su capacidad dialéctica, de su energía, de su trabajo. Siempre he estado ahí a su lado, hoy estoy a su lado solo que a unos metros, pero le agradezco mucho sus palabras, el trabajo y el apoyo, no solo de usted, de todos los que forman parte del Grupo Popular, como lo hago de todas sus señorías, por la sensatez, por lo que nos está ayudando y, sobre todo, por esa defensa enérgica —que usted no sabe hacer de otra manera— de las cosas en las que cree. Y cree en unas cuantas cosas que he aprendido de usted, como es del trabajo, del saberse las cosas bien y, sobre todo, saber que cuando uno rema con más gente, uno llega, y cuando uno rema con pocos, no llega. Por eso se lo agradezco, porque esta travesía va a ser, desde luego, intensa, y estoy segura de que entre todos vamos a llegar. Sé que los remos están ahí y los brazos están fuertes y también la palabra, que también se agradece. Se rema con los brazos pero se impulsa el barco también con las palabras y con la cabeza. Por eso le doy las gracias, por la confianza que ha depositado el grupo en mí, como la depositó el señor ministro. También al señor Uriarte, con el que he compartido muchas horas de nuestra vida política. En este momento hay mucha gente en la sociedad que lo está pasando muy mal, pero hay una parte muy impor-

tante —y termino ya— que son los jóvenes. Los que estamos aquí hemos sido jóvenes, aunque no lo parezcamos, y hemos sabido lo que era acceder a la primera vivienda cuando los préstamos estaban al 13 y pico por ciento; hemos sabido cómo teníamos que pedir un préstamo por ni se sabe cuánto de lo que no teníamos; hemos sabido cómo era pagar religiosamente al 13 y pico por ciento un préstamo y comprarte una casa que era tan pequeña que alguien de mi familia la llamaba la casa de pin y pon. Y es verdad, porque era tan pequeña que era para pin y pon. Esa política, señor Uriarte, sigue hoy viva porque hoy los préstamos no están al 13 y pico, pero hoy la economía española tiene un déficit galopante, tiene billones de personas sin empleo y muchas de esas personas son jóvenes que están perdiendo casi la juventud. Se dice que estamos perdiendo una generación. Yo creo que no. Yo creo que la podemos recuperar. En la década de los ochenta, cuando era más joven —creo que ahora lo soy todavía—, viví un momento muy complicado, viví un momento en el que tampoco se accedía al empleo y en el que comprarse una casa era un lujo porque la inmensa mayoría no nos la podíamos comprar. Por eso estoy tan ilusionada y tan satisfecha con que podamos hacer una gran política en el futuro para los jóvenes. Usted sabe que se tomó una decisión que fue que no se siguiera con la renta básica de emancipación, pero, ojo, vamos a seguir pagando, cómo no, a todos los jóvenes. Los jóvenes tienen un espacio, como lo tienen las personas que menos tienen, muy importante en el nuevo Plan de vivienda porque en el Plan de vivienda, en el estímulo, el apoyo al alquiler y también al acceso a la vivienda ahí están los jóvenes, como lo está la gente que menos tiene. Por eso el Plan de vivienda se escribe también con la palabra joven, porque hoy los jóvenes es uno de los colectivos que más necesita el apoyo del Gobierno.

Muchas gracias, señor presidente y muchas gracias, señorías, por su paciencia conmigo.

El señor **PRESIDENTE**: En la Mesa y portavoces que tuvimos la pasada semana para conformar este orden del día hablamos de tener un segundo turno. No quiero privarles de ese segundo turno pero, teniendo en cuenta el tiempo que llevamos invertido en esta comparecencia, les pido a todas sus señorías que quieran hacer uso de él que no sobrepasen, si es posible, los tres minutos.

Señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señora ministra, la intención política que usted traía a esta comparecencia se demuestra con la primera nota de prensa que ha sacado su departamento en esta tarde. El Gobierno se ha encontrado con una deuda millonaria en el Grupo Fomento. Reproches, quejas, prefieren ustedes arremeter contra el Gobierno anterior que presumir de sus nuevos proyectos. Esto es oposición, señora Pastor, esto es oposición. Este es el pacto de Estado que nos ofrece usted esta tarde, el clima de pacto de Estado que nos ofrece. ¿Sabe usted por qué hay compromisos de gasto en una

cantidad importante? Entre otras razones, porque ustedes lo han pedido. Hoy usted me ha reprochado a mí y a mi grupo que no se licitaron suficientes tramos del corredor mediterráneo en los años anteriores. Si se hubieran licitado esos tramos ahora tendría usted más compromiso de gasto, pero es que la última comparecencia que tuvo en el Pleno el anterior ministro de Fomento fue para contestar a una interpelación de su grupo en la que nos reprochaba que había caído la licitación un 58 por ciento y que había que elevar la licitación un 58 por ciento. Nos pedían más licitación, es decir, más compromiso de gasto para el futuro. Y le voy a leer las últimas palabras del ministro Blanco ante el Pleno de este Congreso. Le decía al portavoz de su partido: «Luego me dirá usted, ya verá como me lo va a decir, que estoy comprometiendo mucha licitación en muchos ejercicios a futuro, pero eso es lo que me ha pedido usted esta mañana en esta tribuna». Proféticas palabras del señor Blanco. Profetizó la demagogia del Partido Popular. Primero exigen más licitación y mañana reprochan más compromiso de gasto. Esta es la realidad.

No se puede hablar de deuda en términos absolutos, eso es demagogia. Perdóneme, señora ministra, este es un término, el de la demagogia, que usted ha utilizado, yo no lo he utilizado nunca; ahora lo hago. Hay que hablar al menos de tres cosas en relación con la deuda. Primero, una serie de irregularidades jurídicamente reprochables, con intervención o sin intervención. Si las hay, al juzgado, y si no las hay, por favor, de baladronadas zafias, lo mínimo imprescindible. Si tienen ustedes algún reproche jurídico vayan al juzgado y, si no, déjense ustedes de amenazas absurdas y zafias que, desde luego, no van a intimidarme ni a mí ni a nadie en el Partido Socialista, viniendo de ustedes precisamente.

En segundo lugar, hay que hablar de la justificación. ¿La deuda está justificada? Está justificada desde el momento en el que sirve para financiar la ejecución de obras importantes. Si a usted no le gusta la deuda, si usted nos reprocha la deuda, tendrá que decirnos, señora ministra, qué parte, qué obras de las realizadas hubiera eliminado. ¿No teníamos que haber llevado tan rápidamente el AVE a Galicia? ¿Qué parte de las obras del AVE a Galicia se hubiera cargado usted para evitar este endeudamiento? ¿No teníamos que haber pagado la ampliación del aeropuerto de Barajas o la T-4, que ustedes comenzaron a comprometer en el Gobierno anterior? Dígame usted si hay irregularidades, si está justificado el gasto con el que se ha financiado esta deuda y después dígame si la deuda es viable o no. ¡Claro que es viable! No se puede hablar en términos absolutos, hay que hablar del monto de la deuda en relación con su activo. AENA es el primer operador aéreo del mundo y da beneficios. El año pasado dio beneficios. Y la deuda de Renfe, 5.200 millones de euros, ¿es verdad? Señora ministra, es que la deuda de Renfe hoy es inferior a la deuda de Renfe que nos encontramos nosotros cuando llegamos

al Gobierno en el año 2004: 5.400 millones de euros. Sí, señora ministra. Entonces era fantástico y ahora no lo es.

Un segundo, señor presidente. La señora ministra ha mencionado muchos asuntos, ha respondido pormenorizadamente y creo que tenemos algo de derecho a contestar, aunque sea con pequeños retazos, a algunas de las cosas que nos ha dicho. Es verdad que usted ha hecho una relación pormenorizada de obras, pero sin criterio selectivo de eficiencia, sin clave de priorización y sin temporalización, señora Pastor. Es que no es serio. No es serio que usted nos diga aquí ahora que va a hacer todas las obras, pero, eso sí, en el horizonte de 2024. Hasta hace cuatro días sus compañeros nos exigían plazos concretos, plazos estrictos y peleaban hasta el último mes: 2012, 2013, 2014 y no más allá. Aquí nos han reprochado fuertemente, gravemente, un retraso de un mes y ahora viene usted y nos dice no, ni 2012 ni 2013 ni 2014, todo al 2024. Oiga, es que eso no es serio. Me parece que esto no serio y claro que se lo tenemos que reprochar. Y claro que es razonable pedirle que nos enseñe el proyecto de Presupuestos Generales del Estado antes de las elecciones. ¿Por qué? Porque nos tememos que de los recortes que tienen ustedes preparados para las infraestructuras en Andalucía y en Asturias no quieren que se enteren ni los andaluces ni los asturianos antes de votar, y eso no es razonable.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: En relación con las radiales de Madrid, no le he hecho ningún tipo de reproche. Me he ofrecido a ayudar. No obstante, ese invento es suyo, es invento del señor Cascos cuando era su compañero de gabinete. Y por lo que se refiere al AVE a Galicia, no me haga discursos patrióticos ni ponga excusas de mal pagador. Lo que ha invertido el Gobierno socialista han sido 670 millones de euros al año. ¿Va usted a mantener esa cifra este año? 1.700 millones de euros en el conjunto de infraestructuras en Galicia.

Estamos dispuestos a hablar con usted de pactos de Estado, pero no para justificar ajustes, sino para hablar de cosas serias, de inversiones mínimas, de criterios de eficiencia, de la Ley de ordenación del transporte terrestre, de la Ley de financiación, del Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril. Para este tipo de cosas sí estamos; para intentar camuflar esta larga cambiada de los plazos me interesaban hasta anteaayer y ahora ya no me interesan y todo para 2024, no. No estamos para bromas, señora ministra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Señora ministra, muchas gracias por su contestación a mi intervención. Tengo que agradecerle su claridad, como siempre, su rigor e incluso su espontaneidad en lo que ha dicho. Con nosotros siempre tendrá una mano tendida. Me considero

un privilegiado, vocal —en este caso representante— y portavoz de Foro, por haber sido testigo del compromiso que usted ha adquirido en sede parlamentaria con Asturias en tres temas fundamentales: sus puertos marítimos, la finalización de la autovía del Cantábrico a finales del año 2013 y el ancho internacional UIC hasta Pola de Lena. Realmente es un reto para ustedes y una ilusión para Asturias después de ocho años de auténtica miseria, de auténtica banalidad y de auténticas mentiras a toda la ciudadanía asturiana. Me congratulo de haber escuchado y haber sido testigo privilegiado —repito— de su intervención optimista. Siempre nos tendrá con usted.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un poco de prisa el señor Pere Macias. Tiene usted la palabra.

El señor **MACIAS ARAU**: Le agradezco al señor Jorquera que me haya permitido intervenir.

Muy brevemente quiero agradecer las respuestas de la señora ministra, de forma muy especial la referencia a que el modelo aeroportuario lo quiere tratar en el seno de este pacto de Estado. Vamos a estar, vamos a trabajar —yo creo que estas cosas hay que trabajarlas— y creo que hay posibilidades de llegar a acuerdos en un tema que es muy importante para nosotros, pero no tanto en el sentido —como decía el señor Ayala— de ser o no *hub*. Lo importante para Barcelona en estos momentos es que se puedan tener vuelos intercontinentales, que es lo que sitúa la ciudad y la metrópolis en el mapa. Esto es absolutamente clave para nosotros.

Desde otro punto de vista, señora ministra, no lo he dicho en la primera intervención pero quiero hacer mención —usted también lo ha hecho— al desgraciado accidente de hoy en Mataró. Espero que la gente se ponga bien, que sepamos las causas, pero esto vuelve a poner en el candelero la necesidad de un plan de actuación inmediata para hacer posible la resolución del problema que tiene cercanías. El anterior plan no ha dado resultado y por tanto creo que este es un tema importante. Sé que usted lo va a tratar la semana que viene. Yo le sugeriría algo que está ya muy trabajado por los técnicos y creo que incluso con proyectos avanzados como es el sistema de Ermts —que ya funciona muy bien en cercanías de Madrid— se implante en Barcelona. El coste es razonable y mucho menor que el de otros proyectos de los que ha hablado. Por tanto creo que será financiable y sobre todo porque comparto con usted que la seguridad es un tema absolutamente prioritario.

También quiero decirle que un tema para nosotros muy importante es el corredor del Mediterráneo. Vamos a tener ocasión de hablar de ello. Y, dentro de este corredor, un tema al que usted ha hecho alusión y que espero que solucionemos, el de los accesos al puerto de Barcelona y al puerto de Tarragona.

Finalmente, una última observación también muy breve. Usted presenta un plan, el Pitvi. Teníamos PIT, PEI, PDI y ahora nos vamos al Pitvi. Ha dicho que lo presentaría al Consejo de Ministros. Yo creo que España

es el único país de Europa en el cual estos planes los aprueba el Consejo de Ministros —porque así se lo permite la ley, no estoy diciendo nada en contra— sin un proceso previo de participación. Se da la circunstancia de que cuando Borrell trajo el PDI a discusión en el Congreso las resoluciones sobre el PDI llegaron en un momento en el cual el propio Partido Socialista ya perdió la mayoría y perdió también las resoluciones acerca del PDI. Es decir, que el PDI no se llegó a poner en práctica. Por tanto, creo que estaría bien, más allá de la legalidad, que hubiera cierto proceso de participación pública, incluso parlamentaria, que hiciera posible que este Pitvi fuera un documento mucho más asumido. El señor Ayala ha hablado de todos los planes; se ha dejado uno, el del señor Cascos, el PIT. **(El señor Ayala Sánchez: He hablado también, claro.)** Que cada cuatro años tengamos un plan —el suyo me parece que pretende una vigencia de doce años— a lo mejor estaría bien que lo consensuáramos más y duraría más. Este es un tema que también pongo encima de la mesa. Repito, el Gobierno tiene capacidad para hacerlo, puede hacerlo, pero sería muy deseable este ejercicio.

Señora ministra, lamento muchísimo no poder estar presente en su respuesta pero sé que usted tiene respuesta para todo y sobre todo espero que también tenga soluciones para casi todo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Señora ministra, procuraré ser muy breve para hacer algunas precisiones y comentarios. En primer lugar, una precisión menor, pero la quiero hacer. En Vigo no existe un gobierno de coalición y me gustaría precisarlo. Dicho esto, en mi intervención afirmé que comprendía que no estuviese en condiciones hoy de concretar un calendario en lo que respecta a las principales actuaciones que afectan a Galicia, en particular en materia ferroviaria, pero le solicité por lo menos el compromiso de comparecer ante esta Comisión en un plazo razonable de tiempo —dos o tres meses— para concretar un calendario detallado de las principales actuaciones que afectan a Galicia en materia ferroviaria, no solo la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense sino también la modernización de nuestra red ferroviaria interior. Usted creo que conoce perfectamente nuestras carencias, sabe que entre Ferrol y Coruña, entre Ourense y Lugo, de lo que se trata no es tanto de crear una línea de alta velocidad stricto sensu, sino de modernizar la red ferroviaria preexistente, no solo para que en el futuro también pueda llegar el AVE a Lugo y a Ferrol, sino para mejorar las conexiones internas en Galicia. Son escandalosos los tiempos de viaje entre Lugo y Ourense por ferrocarril o entre Coruña y Ferrol por ferrocarril, pese a ser esta última un área en la que habitan 600.000 personas. Por tanto, le solicito ese compromiso.

Con respecto a las cercanías, totalmente de acuerdo en que hay que evitar el levantamiento de vías; de hecho,

la partida presupuestaria, a la que hice mención, para dotar un estudio sobre la viabilidad de la implantación de servicios de proximidad en Galicia, entre otras cosas, lo que contemplaba era la necesidad de estudiar qué uso pueden tener las vías que sean sustituidas por nuevos tendidos ferroviarios para su aprovechamiento por el transporte de proximidad y el transporte de mercancías.

Con respecto a las autopistas interiores, yo no he hecho alusión tanto al rescate de las concesiones, por mucho que consideramos interesante que se estudie —no descartamos esa posibilidad, pero sabemos que es una posibilidad compleja—, como a la transferencia de la titularidad de las autopistas interiores a la Comunidad Autónoma gallega, una reclamación unánime, por cierto, del Parlamento gallego, y permítame que le ponga un ejemplo para ilustrar cómo este modelo de gestión sería mucho más racional, que es el ejemplo de la AP-53/AG-53, y sin prolongarme mucho espero que me entiendan los diputados. Estamos hablando de un corredor de alta capacidad, que conecta Santiago con Ourense, para ser más exactos entronca con la A-52 en las cercanías de Ourense para comunicar ambas ciudades, y resulta que entre Santiago y Lalín, aproximadamente a mitad de trayecto, es de peaje y de titularidad estatal, y esa misma vía de alta capacidad se transforma a partir de Lalín en la AG-53, una autovía autonómica y exenta de peaje. No es racional que objetivamente la misma vía esté gestionada por dos administraciones distintas; no es racional, por ejemplo, que ya puestos a considerar la existencia de peaje, exista precisamente peaje en el tramo de cercanías, porque entre Santiago y Lalín hay un importante tramo de cercanías, donde la implantación de peaje es un elemento disuasorio para el uso de esa vía, a eso es a lo que me refería.

Gestión aeroportuaria. Voy a hacer una referencia brevísima. Creo que Galicia también es un buen ejemplo de las ventajas de un sistema descentralizado de gestión aeroportuaria. El problema de los aeropuertos gallegos en estos momentos, objetivamente, no son las carencias infraestructurales, son las carencias de un modelo de gestión. No es racional que Coruña esté a 70 kilómetros por autopista de Santiago, Santiago esté a 80 kilómetros por autopista de Vigo, las tres ciudades tengan aeropuertos, tengan ofertas muchas veces esos aeropuertos de vuelos concurrentes, compitan esos aeropuertos entre sí en vez de apostar por una gestión integral que los complemente, que los conciba como una unidad. Por lo tanto, creo que es un buen ejemplo.

Permítame, señora ministra, que concluya haciendo alusión a sus palabras iniciales. Me ratifico en lo que dije al principio: me corresponde como representante del BNG y diputado por Galicia ser muy exigente para que necesidades objetivas de Galicia sean atendidas, por lo tanto me corresponde también, como diputado de la oposición que soy, hacer un trabajo crítico y exigente en este aspecto, pero siempre desde una voluntad constructiva y de cooperación, por supuesto. Quiero concluir agradeciendo profundamente las palabras tan amables

que tuvo al principio de su réplica hacia mi persona y, en cualquier caso, sabe perfectamente que ese respeto es mutuo, que también se lo profesó claramente a usted.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, ¿desea usted intervenir?

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

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muy brevemente, intervengo para agradecer la intervención de la señora ministra, agradecerle sinceramente, señora ministra, sus palabras. Tendrá en este diputado, en este portavoz, siempre un colaborador leal y, por supuesto, sin decaer ni un ápice mi capacidad —si es que la tengo— de trabajo, ayudar a las labores del Gobierno de España y, en concreto, del Ministerio de Fomento.

Señora ministra, usted lo ha dicho, usted ha sido miembro de la Comisión de Fomento en la pasada legislatura y recuerda perfectamente que nosotros hemos sido exigentes, pero estamos diciendo lo mismo que decíamos la pasada legislatura: nosotros exigimos orden, planificación, seriedad. No exigimos más inversión o más licitación a tontas y a locas; lo que hemos exigido siempre y seguimos exigiendo es que no se den bandazos, que no se cambie de opinión cada vez que una frase bonita parecía que se podía vender mejor a la prensa, y sobre todo, señora ministra, lo que hemos exigido siempre y seguimos pidiendo es seriedad y rigor presupuestario. Nos hubiera gustado que se hubiera licitado más, que se hubiera adjudicado más, pero en los términos de respeto a la Ley General Presupuestaria y a las normas contables. Por ejemplo, no nos puede parecer bien en ningún caso que se utilice una sociedad como Seittsa —como hizo el Gobierno que defiende el señor Simancas— para que deje de licitar el 97,3 por ciento en el año 2011 con respecto al año 2010 y se utilice de bucle de financiación de obras de ADIF duplicando el endeudamiento que se ha ocultado —y por eso usted lo ha tenido que cifrar en 40.000 millones de euros— y dejándola prácticamente inactiva. Eso es responsabilidad política y no sabemos si de otra clase, pero no dude usted que no nos temblará la mano cuando tengamos que exigirla de la política de los bandazos, de la misma manera que no es presentable y mantenemos nuestra exigencia pero no su quehacer a la hora de dejar comprometido para ejercicios siguientes más de la dotación inicial que le correspondía en la propia sección del presupuesto. Señor Simancas, eso es lo que ustedes han hecho. Una plurianualidad como consecuencia de obras licitadas y adjudicadas nos parece perfecto, lo que no nos parece perfecto es que se haya abierto el 1 de enero el presupuesto de 2012 con varios miles de millones de déficit imposibles de cubrir por compromisos anteriores de ustedes. **(El señor Simancas Simancas pronuncia palabras que no se perciben.)** No, no, con prórroga absoluta. Señor Simancas, misma can-

tidad del ejercicio 2011, cantidad de 2012, ustedes ya habían dejado comprometida más de esa cantidad. Eso es lo que significa la manera desidiosa de trabajar en la vía presupuestaria. Señora ministra, estamos seguros de que usted no hará eso y estamos seguros de que España se lo agradecerá.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar este debate tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Señorías, por la hora que es voy a ser breve, pero no por ello me gustaría terminar esta intervención sin dar las gracias a todos ustedes, señorías.

Señor Simancas, la realidad es testaruda. Fíjese si le tiene que explicar usted a los ciudadanos que debe 40.000 millones de euros, pero que los debe y no son deuda, que, claro, como hago cosas... No, señor Simancas, ustedes les han dicho a los españoles que hacían cosas, pero no les han contado que no hacían las cuentas, no les han contado que tienen todas las empresas públicas con 40.000 millones de euros de deuda y que ese dinero lo tienen que pagar los españoles. ¿Usted se ha parado a pensar quién lo va a pagar? **(El señor Simancas Simancas: AENA y Puertos tienen su propio presupuesto, no piden ni un duro.)** Tienen 40.000 millones de euros de deuda. Yo sé que a usted le duele; está ahí y sé que es duro. Sé que usted pone la cara y es duro pero, señor Simancas, esto es lo que hay, y que ustedes han dejado más de 6.000 millones de euros en obligaciones comprometidas.

Como estamos en el Parlamento de la nación, quiero decirle que cuando la oposición —una leal oposición— pide que se hagan infraestructuras, está pidiendo que se priorice y se hagan infraestructuras que son importantes. A usted no le debe parecer mal, pero muy poco caso nos hicieron. Me imagino que le han encargado que pregunte usted por el AVE a Galicia, y yo le voy a contestar, aunque no haya ningún diputado gallego del Grupo Socialista. Yo me comprometo, y fíjese si me comprometo que llevo un poquito más de un mes en el Gobierno y ya se han sacado 318 millones de licitación, la semana que viene irán más de 500 y el Consejo de Ministros aprobará mañana 62. ¿Sabe cuánto suma eso? Suma 966,5. Me habló usted de 600. **(El señor Simancas Simancas: ¡Ejecutado!)** En un mes, señor Simancas, o en un mes y unos días ha hecho más este Gobierno. Pero le voy a decir una cosa, señor Simancas. **(El señor Simancas Simancas: No, no. Ejecutado.)** Señor Simancas, y ejecutado, que le estoy escuchando. ¿Sabe qué es ejecutar? Es hacer obra. ¿Y sabe qué se hace después de ejecutar? Pagar. Esa asignatura no la han aprobado ustedes, la asignatura de pagar. El Gobierno socialista sabía anunciar obras, hasta las sabía licitar, incluso abría zanjas por toda España, pero el problema es que se le ha olvidado que había que pagarlo. Y en eso, señor Simancas, desde luego, ejemplos y lecciones nos pueden dar ustedes bastante pocas. Como tampoco

nos pueden hablar a estas alturas, cuando aquí todos nos conocemos, de leal oposición o qué es hacer oposición leal. Señor Simancas, que llevo un mes y pocos días. Creo que lo que pasa es que usted no se ha dado cuenta todavía en qué escenario está. Está en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, es usted portavoz del Grupo Socialista y hoy comparece aquí una persona que es la ministra de Fomento, que lleva un mes y unos días en el ministerio y que está trabajando para planificar el futuro de las infraestructuras de España. Le voy a decir más, tenemos un escenario en el que la economía se va a ir recuperando porque se están tomando medidas. Son medidas que tenemos que poner en marcha, como las que hemos puesto, para contribuir todos; el que más tiene, contribuye más y el que menos tiene, contribuye con lo que puede. Son medidas para sacar a España de la crisis y a usted, señor Simancas, yo sé que el papel que le toca hacer es un papelón. El papel que le toca hacer, señor Simancas, es venir aquí a decir que mira qué Gobierno. Señor Simancas, que le dejamos las cuentas equilibradas, las cuentas claras, déficit cero y nos han devuelto el país con más de 5 millones de parados, con un 48 por ciento de los jóvenes en paro y con infraestructuras que tienen en este momento 40.000 millones de euros de deudas públicas. Y eso, señor Simancas, es la realidad testaruda de la que le hablo.

Nosotros vamos a trabajar con un escenario presupuestario en el que entendemos que con las reformas que vamos haciendo, va a crecer la economía. Por eso le hablo de infraestructuras, de compromisos y de que de aquí al año 2024 vamos a vertebrar España y que va a haber crédito presupuestario tanto del presupuesto público como de financiación privada y de fondos de la Unión Europea. Los estudios que hacen los técnicos del departamento están contemplando escenarios que desde luego son reales, con datos reales, no con datos ficticios, y usted no puede apalancar a las entidades del Grupo Fomento diciendo que hace cosas pero debe el dinero. Lo debe entero. ¿No le estoy diciendo que de la mitad del presupuesto que tenían en algún ente público la mitad se iba a pagar los intereses y el principal de la deuda? ¿Pero usted cree que en una casa se puede endeudar uno hasta las cejas? Esto es la casa de todos. Usted ha dicho: no, eso es AENA y Puertos. ¿Pero quién es AENA? ¿Pero quiénes son Puertos? ¿O usted cree que es un ente jurídico indeterminado? No, señorita, AENA y Puertos son entes públicos del Estado, lo que pasa es que ustedes han vivido en *Alicia en el país de las maravillas* y han pensado que endeudando a los entes públicos solucionaban los problemas de España. Y no, señor Simancas, no. La deuda está ahí y la deuda es testaruda. Le agradezco, desde luego, que tenga disposición, a pesar de lo que ha dicho, de arrimar el hombro, y que tenga disposición porque este país lo tenemos que sacar entre todos. Usted representa a un partido político que es el principal partido de la oposición y por eso me importa mucho lo que usted dice y me importa mucho el poder trabajar con ustedes. Porque ustedes representan a los ciudadanos

que les han apoyado y son un partido que es una alternativa de Gobierno. Por eso le pido colaboración, le pido apoyo. Yo le voy a dar la lealtad y desde luego le voy a dar transparencia en toda la actuación política y le estoy pidiendo, señor Simancas, su apoyo.

Muchas gracias al señor Álvarez Sostres por sus palabras y el compromiso que le he transmitido se lo reitero en este momento. También doy las gracias al señor Macias, aunque se ha tenido que ausentar, y espero y deseo que las palabras y el compromiso por el pacto de Estado que me ha transmitido lo podamos llevar a término.

Señor Jorquera, gracias por sus palabras. Quiero hacerle tres comentarios porque ha hablado de tres cosas muy concretas. Con respecto a la transferencia de la titularidad Santiago-Ourense, sepa que tenemos un grupo estudiando el tema porque, efectivamente, usted ha puesto sobre la mesa un tema que no tiene ningún sentido, que es una vía con dos titularidades. Por lo tanto, es un tema que se está estudiando y en el que se está trabajando, pero también hay que estudiar la parte financiera que, como usted sabe, no es tema menor con los tiempos que corren. Con respecto al AVE, todo lo que tiene que ver con el AVE gallego y con los compromisos de Galicia, antes de que termine este mes de febrero estaré con el presidente de la Xunta de Galicia. Ya he estado con él en varias ocasiones, porque como usted sabe el Pacto del Obradoiro ha sido incumplido totalmente por el Partido Socialista, con unas previsiones que no se han cumplido y, por lo tanto, mi compromiso con el Gobierno de Galicia, con el presidente de la Xunta de Galicia, es que antes de que finalice el mes va a haber una reunión formal —todas son formales, porque un ministro no tiene agenda privada, como usted sabe—, una reunión institucional, con el compromiso, no le quepa la menor duda, de que este Gobierno va a cumplir con Galicia y va a cumplir con el AVE, porque los 8.000 millones —más de 8.000— que se deben del AVE gallego le hacen a uno pensar que no sé qué medias ponderadas le salen a la gente, pero si se hubiera invertido tanta media ponderada, no estaríamos hablando de más de 8.000 millones que no se han pagado de Galicia. Por eso, cuando oímos la palabra ejecutar está muy bien, pero entre el lío de la palabra ejecutar y el lío de la palabra licitar y el lío... ¡Eso sí que son líos! Porque luego se licita pero no se paga. Para mí solo hay una palabra, que es la verdad, y otra palabra, que es pagar las infraestructuras y desde luego decirle la verdad a los gallegos y a los españoles. Cuenten conmigo para ello, señor Jorquera. Sé de la lealtad que usted tiene a Galicia, me consta. Vigo es un Gobierno de dos partidos políticos, donde gobierna el Partido Socialista con el apoyo del Bloque Nacionalista Galego. Bien, lo llamemos como lo llamemos, ya sabe usted, pero, en definitiva, quiero decirle que también nos importa Vigo y mucho, aunque la palabra más acertada no sea esa. Pero la responsabilidad que tenemos todos es con Galicia también y en eso me va a encontrar siempre, señor Jorquera.

Señorías, señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular, muchas gracias; muchas gracias por su apoyo, sé que vamos a trabajar mucho, que vamos a trabajar duro. Muchas gracias a todos los portavoces y muchas gracias a todos los diputados, a las señoras y señores diputados que han aguantado hasta esta hora en la sala. Muchas gracias porque sé que con la ayuda de todos lo vamos a conseguir. Muchas gracias a las taquígrafas, porque ha sido una tarde intensa y dura. Muchas gracias al equipo del ministerio que nos está acompañando, a la señora secretaria general de Transportes, al señor secretario de Estado, al señor subsecretario y al equipo del ministerio por el apoyo que nos están dando; ellos como yo estamos a disposición de todos ustedes.

Termino diciendo que he sido exhaustiva, seguramente, y seguramente hay obras importantes que no he nombrado, porque hay cosas todavía muy importantes. Por eso he dicho que hay muchas cosas que nos preocupan y, sobre todo, esas grandes obras que conozco tan de cerca, que me preocupan tanto, como por ejemplo el AVE a Salamanca, y aquí tengo a parte de los diputados salmantinos. Eso hay que solucionarlo y eso, como usted sabe, está también en ese proyecto que es tan importante para Salamanca, para Castilla y León y desde luego para todos nosotros. Como lo es lo que comentaba un diputado, la A-68, ¡qué importante es! Pues también. Eso es vertebrar España. Por eso,

cuando me dicen: priorice; digo: que me ayuden a priorizar. Porque ¿qué es mas importante? ¿Qué ciudadano es más importante? ¿Es más importante uno que otro? No, todos los ciudadanos tenemos que ser de primera porque todos tenemos y necesitamos infraestructuras que lleguen para hacernos no sé si mejores, pero más iguales sí.

Gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente, señora letrada. Muchas gracias a los pocos miembros que quedan en esta sala y muchas gracias a todos los portavoces que nos han querido acompañar hasta el final de esta intervención. Muchas gracias y quedo a disposición de todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en nombre de toda la Comisión le quiero dar las gracias a la ministra. Los parlamentarios necesitamos de las informaciones del Gobierno y una información tan exhaustiva en la primera comparecencia realmente no se recuerda. Es muy de agradecer, ha hablado usted de todo el territorio nacional, de todos los modos de transporte y nos ha suministrado una valiosa información. Gracias a todas sus señorías y a los portavoces por la ayuda prestada para que este debate discurra con normalidad.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cuarenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

