

BORRADOR DE LA SESIÓN DE LA COMISIÓN DE FOMENTO CELEBRADA  
EL MIÉRCOLES, 14 DE MARZO DE 2012

*Se abre la sesión a las dieciséis horas y treinta minutos.*

La señora PRESIDENTA: Se abre la sesión.

Buenas tardes a todos.

Quiero dar la bienvenida a esta comisión a la señora ministra de Fomento, la primera de trabajo efectivo de esta legislatura. Le agradecemos su tiempo y su dedicación a esta Cámara, la Cámara de representación territorial.

Como puede ver, su comparecencia levanta muchas expectativas porque su ministerio tiene una gran capacidad de inversiones y de obras en las comunidades autónomas, en los pueblos y, por lo tanto, en el progreso de los ciudadanos, de las empresas y en el empleo.

El orden del día de esta comisión será el siguiente: en primer lugar, la comparecencia solicitada por el Gobierno de la señora ministra de Fomento, doña Ana María Pastor Julián, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A continuación intervendrán los portavoces del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, del Grupo Parlamentario Mixto y, por último, el senador Martínez Oblanca, también solicitantes de esta comparecencia. Por último, volverá a intervenir la señora ministra.

Sin más dilación, le cedo la palabra.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Pastor Julián): Muchas gracias.

Buenas tardes a todos.

Señorías, señora presidenta, señores miembros de la Mesa, señor letrado, señoras taquígrafas, señoras y señores senadores, es un placer para mí estar presente en esta comisión con el fin de atender las solicitudes que me han formulado los distintos grupos políticos para exponer las líneas generales del trabajo de mi departamento y también dar respuesta a distintas cuestiones del ámbito de competencia del ministerio.

Antes de nada quiero darles a todos las gracias por su disposición. He tenido la oportunidad de estar con muchos de los miembros de esta comisión, con sus portavoces y quiero trasladarles mi intención personal, la institucional y la política al diálogo con todos los grupos parlamentarios, así como poner al equipo del Ministerio de Fomento a su entera disposición. Gracias a todos porque estamos hoy iniciando una nueva andadura, una etapa de cuatro años de legislatura y, además, lo hacemos en el Senado –aunque ya he tenido la oportunidad de contestar a sus señorías en esta Cámara en distintas ocasiones- que, como dice el artículo 69 de la Constitución española, es la Cámara de representación territorial donde son elegidos ustedes como senadores por sus provincias, por nuestras islas, por las ciudades de Ceuta y Melilla, pero también los senadores de designación autonómica.

Además, el Ministerio de Fomento es, si me lo permiten, el ministerio que más va a facilitar y que más busca el reequilibrio interterritorial, el equilibrio entre los distintos territorios, ese equilibrio que hace que no haya ciudadanos de primera y de segunda, ese equilibrio que permite que todos los ciudadanos

tengamos acceso a un transporte digno, a un transporte que llegue a todos los lugares y a unas infraestructuras que conecten mejor y que acerquen más a las personas. Por eso, insisto, creo que esta es la Cámara que más peso debería tener en términos de comparecencia y de responsabilidad para el Ministerio de Fomento.

Aunque llevo poco más de dos meses al frente del ministerio, como saben, la política del Ministerio de Fomento es, desde luego, una política de Estado, con mayúsculas, que permite vertebrar el territorio y puede hacer que un niño llegue más pronto a su escuela; es la que hace que una isócrona de distancia a un hospital o un centro oncológico sea más corta y, por eso, hablar de Fomento también es hablar de las políticas que más llegan a todos y cada uno de los ciudadanos de nuestro país.

Señorías, como ya anuncié en el Congreso de los Diputados, estamos trabajando ya en la elaboración de un plan de infraestructuras, transporte y vivienda, Pitvi, que es el marco en el que se van a situar los diferentes elementos de nuestro programa de Gobierno y que verá la luz en los próximos meses. Como verán, iré exponiendo a lo largo de esta intervención cuáles son los principales contenidos del Pitvi, de esta planificación que queremos que sea estable y que nos gustaría que contara con el apoyo de todos ustedes.

También hablaré de las redes transeuropeas, que son sin duda un elemento clave para la planificación en nuestro país. Ya saben que son las redes que se van a definir para 2030 y para 2050, y por eso tenemos que actuar con responsabilidad porque estamos definiendo la política de infraestructuras, transporte y vivienda, especialmente del transporte, para los ciudadanos que estarán aquí dentro de 20 años y también en 2050; ojalá estuviéramos también nosotros aquí para verlo y para contarlo.

Señorías, como todos ustedes saben, la economía y la sociedad española están viviendo unas circunstancias extraordinariamente complicadas y, por eso, el Gobierno en su conjunto ha tomado una serie de medidas en los poco más de dos meses que llevamos en el cargo: en primer lugar, aquellas encaminadas a intensificar el proceso de consolidación fiscal, que nos debe permitir disminuir el déficit público y, de esta manera, ganar la confianza y la credibilidad de los mercados, porque solo así volverán a invertir en nuestro país, generando empleo y crecimiento económico; y, en segundo lugar, desarrollando un amplio programa de reformas estructurales, que como han visto, hemos ido aprobando a lo largo de estos días, desde la reforma laboral –tan importante– a la reforma del sistema financiero o a la profunda reforma que estamos acometiendo en todos los entes públicos. En este escenario de reformas es fundamental también el papel que ha de jugar el Ministerio de Fomento porque es clave para la competitividad de nuestro país. En este sentido, han de tener en cuenta que el sector Fomento, el grupo empresarial Fomento mueve un 15% del producto interior bruto y que trabajan de forma directa en las administraciones públicas 60 000 personas, pero además genera, como saben, millón y medio de puestos de trabajo. Por eso, hablar de reformas y de futuro es hablar también de cómo vamos a encarar esta etapa y cuáles van a ser los elementos claves para que el sector Fomento intervenga en la competitividad de nuestro país. Así, señorías, voy a definir qué es el Pitvi, cuáles son sus contenidos, sus principios, hasta dónde vamos a llegar y, sobre todo, les aseguraré que lo haremos con rigor, sin alharacas y diciéndole a la ciudadanía la verdad.

La política de financiación de infraestructuras de transporte, como todas las políticas que consumen gran cantidad de recursos, debe ser imperiosa e ineludiblemente reformulada a la luz de los principios que indicaré a continuación. Como dije en el Congreso de los Diputados, y repito aquí, el tiempo de las obras faraónicas y de los convenios sin dinero se ha terminado; no podemos seguir construyendo autovías sin tráfico o nuevas terminales sin pasajeros porque nuestro país no se lo puede permitir. Una infraestructura inútil nos empobrece, supone un elevado coste de oportunidad para la sociedad que podía haber aprovechado esos recursos para otras necesidades. No podemos seguir viviendo por encima de nuestras posibilidades, hemos de abandonar la política de prometer lo que no tenemos y de comprometer el futuro de las generaciones que nos sucedan. Por eso tenemos que aprobar el Pitvi, porque el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte aprobado por el anterior Ejecutivo en julio de 2005 ha sido incumplido, tanto en su desarrollo como en la asignación de dotaciones económicas; y el Plan Extraordinario de Infraestructuras, PEI, diseñado a posteriori como enmienda del plan anterior, prácticamente no consiguió licitar un tercio de las obras que había puesto en marcha porque el Ministerio de Economía y Hacienda del entonces Gobierno socialista impidió la licitación de varias de las actuaciones, informándolas desfavorablemente. Por tanto, señorías, es obligado sin más dilación replantearse toda la planificación del transporte y el programa de inversión pública del Ministerio de Fomento para los próximos años.

En consecuencia, el Ministerio de Fomento elevará al Consejo de Ministros en el mes de julio este nuevo plan de infraestructuras, Pitvi 2012-2024. Este nuevo plan se concibe como un instrumento esencial para el conjunto de las políticas del ministerio y sus señas de identidad serán las siguientes: en primer lugar, el rigor económico; en segundo lugar, que su objetivo sea la cohesión y la equidad territorial; en tercer lugar, la transparencia, que los ciudadanos sepan lo que hacemos y por qué lo hacemos; en cuarto lugar, la planificación, que tendrá en cuenta que el sistema de transportes es un elemento clave del sistema productivo; y, en quinto lugar, la planificación, que se apoyará en los principios de movilidad y sostenibilidad.

Sus objetivos son muy claros, y seguro que sus señorías los comparten conmigo. El primero será contribuir al desarrollo económico, manteniendo un esfuerzo inversor estable y coherente con las posibilidades económicas de nuestro país. Un país serio necesita ofrecer confianza y debe contar en su planificación con instrumentos suficientes para que esté razonablemente garantizada su financiación. La certeza, como saben, es un valor escaso, pero debe ser un valor predominante. Será necesario apostar por todas las fuentes de financiación posibles, además de la presupuestaria, que continuará siendo decisiva; se incluirá en un escenario presupuestario plurianual y realista. El recurso a fórmulas de colaboración público privada será potenciado; políticas que serán equilibradas y viables, buscando fórmulas atractivas para el sector privado, que ofrezcan oportunidades que es preciso aprovechar. De igual modo, los fondos comunitarios disponibles para infraestructuras serán claves para colaborar a la financiación de este plan.

El segundo objetivo será garantizar la cohesión territorial y el equilibrio entre todas las comunidades autónomas. Para este objetivo se tendrán en cuenta no solo las condiciones y dotaciones de infraestructuras, sino la

disponibilidad de servicios de transportes adecuados y en condiciones de seguridad y de calidad.

El tercer objetivo será mejorar la eficiencia en la planificación y en la gestión —luego hablaremos de ello.

El cuarto objetivo es un principio fundamental que compartirán todos conmigo: reforzar la visión de conjunto del sistema de transporte, la intermodalidad. No es posible en una ciudad de 80 000 habitantes hacer una nueva estación para el AVE y olvidar que la ciudad tiene, por ejemplo, a un kilómetro, una estación de autobuses.

El quinto objetivo será contribuir a una movilidad sostenible que garantice la accesibilidad y el respeto al medio ambiente.

Señorías, les decía que si planificar es diseñar y adecuar los recursos a las necesidades del futuro, estos recursos y estas necesidades las tenemos que ubicar y, sobre todo, planificar de forma conjunta con lo que se denominan las redes europeas de transporte.

Este Gobierno ha entendido que este plan tenía que incluir a todos los ciudadanos españoles, porque todos tenemos los mismos derechos y debemos tener, por tanto, las mismas oportunidades. Por eso nos hemos permitido incluir, tanto en la red global para 2050 como en la red básica para 2030, algunos proyectos que habían sido eliminados de este ambicioso plan para el reino de España, por lo que hemos presentado a la Presidencia de la Mesa una nueva propuesta más ambiciosa y más concertada, pues la hemos elaborado con la participación de los consejeros de las comunidades autónomas. Quiero recordarles, señorías, que estamos dibujando hoy la España de 2050.

A continuación, les resumo sus principales características: primero, en materia de plataformas multimodales. Señorías, si queremos ser capaces de poner nuestros productos en el centro de Europa e incluso más allá de forma competitiva, necesitamos el desarrollo de plataformas logísticas bien comunicadas con la red transeuropea. En la nueva propuesta se han recogido dieciséis nuevas plataformas logísticas, que han hecho posible que las comunidades autónomas tengan definidas todas y cada una de ellas, lo que va a ser el futuro de aquí a 2030 y a 2050.

En materia portuaria, como saben, los estudios más recientes dicen que en España en torno al 70% del comercio exterior de las ciudades que tienen un puerto marítimo se hace a través de los puertos. Por esta razón para nosotros, para el Ministerio de Transporte —que también lo es— todos los puertos tienen interés general. Por eso nos hemos permitido incluir todos los puertos de la red estatal en lo que es la red global de puertos. No estaba incluido, por ejemplo, el puerto de Pontevedra. Igualmente, en la red básica hemos propuesto incluir los puertos, además de los que ya estaban: Barcelona, Bilbao, La Palmas, Gijón, A Coruña, Tarragona, Valencia, Cartagena, Algeciras y Palma de Mallorca, los puertos de Vigo y de Santander.

En materia aeroportuaria, proponemos también que estén todos los aeropuertos de interés general. Por eso hemos incluido el de Corbera-Murcia-Corbera. Asimismo, hemos propuesto incluir en los aeropuertos de la red básica —y digo básica— los que no estaban: Málaga, Gran Canaria, Alicante, Santiago de Compostela, y hemos incluido también el de Tenerife Sur.

En materia ferroviaria en la red global hemos propuesto incorporar todas las redes existentes en la actualidad y las nuevas redes planificadas. Hemos incluido el corredor Mediterráneo, que para nosotros es prioritario, el corredor



Atlántico y también el corredor Central. En cuanto a la red básica ferroviaria de mercancías hemos incluido varios ramales que son claves, que muchos ustedes —me he repasado la hemeroteca, en este caso los *Diarios de Sesiones*— muchas veces han reclamado: Avilés-Oviedo, Santander-Palencia, Motril-Granada o el enlace Castejón-Logroño-Miranda. Merece especialmente la pena destacar que el corredor Mediterráneo ahora sí es un corredor completo, porque el Mediterráneo también lo conforma el corredor costero andaluz: Almería es Mediterráneo, y Málaga también; y Algeciras también, señorías.

Por otra parte, hemos potenciado las conexiones con Francia a través de la inclusión de la travesía central pirenaica, que forma parte del corredor central. Por cierto, señorías, quiero decirles que estamos trabajando de forma conjunta con el Gobierno de Francia para que esa travesía pueda ser una realidad.

En viajeros también había algunas deficiencias, a nuestro juicio. La red básica ferroviaria de viajeros pretendemos que tenga un modo homogéneo de transporte para todas las capitales de provincia, que sea una red mallada. Por ejemplo, la línea Madrid-Talavera-Cáceres-Badajoz ya está incluida en la red básica propuesta por la comisión, porque era clave y era fundamental. Pero hemos incluido otros corredores, exteriores e interiores: el corredor Cantábrico, que no estaba —se había eliminado, pero sí estaba en 2004—, A Coruña-Bilbao; el corredor costero Valencia-Alicante; el corredor costero andaluz Almería-Málaga-Algeciras o los corredores y enlaces interiores norte-sur: Asturias-León-Extremadura, la ruta de la plata; Bilbao-Logroño-Castejón, Palencia-Santander y Avilés-Oviedo; Castejón-Soria-Torralba, conectando con el eje Madrid-Barcelona; Madrid-Ávila-Salamanca, así como el Ávila-Segovia; Madrid-Alcázar de San Juan-Albacete y los ramales con Murcia y con Valencia-Alicante por La Encina; Madrid-Jaén-Córdoba; Sevilla-Cádiz; Sevilla-Huelva y Antequera-Málaga; León-Galicia, con los dos ramales: Lugo-A Coruña y Vigo por Cerdedo-Pontevedra-Santiago-A Coruña y el acceso a Toledo. Señorías, les parecerá una lista larga, pero no lo es, porque además de los que ya estaban incluidos —que ustedes conocen—, todos estos lo han sido porque entendemos que son básicos y fundamentales para la cohesión interterritorial.

En materia de carreteras, pasaba tres cuartos de lo mismo, porque había principales itinerarios que no estaban en la red básica, y algunos de ellos ni en la red global. Por eso hemos incluido rutas tan importantes como la ruta de la plata, contemplada entre Gijón y Sevilla, que conocen como la A-66; tenemos pendiente, como saben —del que luego hablaré— el trayecto entre Benavente y Zamora. Las conexiones de Madrid y la meseta con Galicia, que se les había olvidado que existían: Benavente-Lugo-A Coruña, que yo creo que existe, ¿verdad?, la A-6 la recorreremos muchos; Benavente-Ourense-Vigo, la A-52, no estaban; la A-73, entre Burgos y Aguilar de Campoo, o la conexión entre Palencia y Santander, la A-67. Tampoco estaba y ha sido incluido el eje transversal Vitoria-Pamplona-Huesca-Tarragona, formado por las A-10, A-21, A-22, A-23 y A-27, estando en obras o proyecto las autovías A-21 y A-23, así como la A-27 entre Lleida y Tarragona. Y en tramo Hondarrubia-Albacete-Murcia, la A-31. En fin, señorías, que es una propuesta ambiciosa y consensuada con las propuestas de las comunidades autónomas.

Pero, señorías, si algo es importante ahora es que yo les hable de cuáles son esas infraestructuras que necesitamos para conformar un país vertebrado, una red realmente mallada. ¿Cuáles son las prioridades y cuál va a

ser nuestro empeño en los próximos años? ¿Qué va a contener el PITVI? Pues voy a empezar por carreteras, señorías. En carreteras tenemos varios objetivos: el primero, el cierre de los itinerarios de alta capacidad iniciados con el objetivo de completar el mallado de la red. El segundo, el diseño de una nueva planificación más acorde con la realidad y con las necesidades actuales. Y para ello vamos a trabajar en 4 grandes áreas: las redes de gran capacidad, las redes de carreteras convencionales, es decir, las que tienen ahora una calzada, las actuaciones en el entorno urbano, y la conservación, mantenimiento y seguridad vial.

¿Qué vamos a hacer en redes de gran capacidad en carreteras? Lo primero de todo es incrementar la accesibilidad y la cohesión territorial, es cerrar los itinerarios de alta capacidad ya comenzados, el desarrollo de los nuevos corredores que hasta ahora, como dijo el otro día el diputado portavoz de CiU en el Congreso de los Diputados, solo estaban en el papel. Entre estas actuaciones vamos a incluir algunas claves y fundamentales para el futuro de España. En total, en la red de gran capacidad, sumando nuevas autovías y mejoras en la red existente, actuaremos sobre 4100 kilómetros, con una inversión de 19 933 millones de euros. En carreteras convencionales actuaremos sobre 1110 kilómetros de antiguas carreteras, con un presupuesto estimado de 2770 millones de euros. Y actuaremos, ya lo saben, con esos principios que consideran los técnicos y que te dicta el sentido común: en las que representan mayores índices de accidentabilidad y las que soportan más tráfico, según los técnicos con tráficos superiores a 4000 vehículos al día o más. Esta política supondrá la construcción de unos 380 kilómetros de nuevas variantes, con un importe de 1523 millones de euros. Pero también hay entornos urbanos en los que las necesidades son imperiosas, entornos urbanos donde no hay circunvalación. Me van a perdonar si hablo de Pontevedra –no me perdonen si no quieren– porque es la única capital de provincia en España que a día de hoy todavía no tiene circunvalación. Por eso –no porque sea diputada por Pontevedra, que también– espero y deseo que esta legislatura sea la legislatura en la que todas las capitales de provincia tengan una circunvalación. Por otro lado sigue siendo necesario potenciar las conexiones con los puertos y los aeropuertos. Actuaremos sobre 17 accesos a puertos, 8 accesos a aeropuertos, por un importe de 1090 millones de euros.

También tenemos que mejorar la gestión de la conservación y la seguridad vial. La última gran área de actuación que hemos planteado en carreteras es la mejora de la conservación y la seguridad vial. Siguiendo en esta línea tenemos que trabajar en los tramos y en los puntos de concentración de accidentes, analizar por qué se producen. Por ejemplo, hay puntos de concentración de accidentes en zonas donde hay una recta con gran visibilidad, hay otros que son en curvas, hay otros en que la vía no está a la altura de lo que debería. En fin, cada punto y cada accidente es un reto para este ministerio, porque cada uno hay que verlo no a la luz de ese momento concreto, sino a la luz de la historia de esa vía. Ese es un momento más, pero todos son momentos concretos porque en muchos de ellos se han perdido vidas humanas. Quiero decirles que tenemos que trabajar para mejorar las instalaciones y las barreras de seguridad en todas las vías públicas. A todo ello tenemos previsto destinar en los próximos años 8850 millones de euros que recogeremos detalladamente en el Pitvi. Pero, además, tenemos autovías de primera generación, que saben que son estas autovías que se construyeron en

los 80 y lo que hicieron fue, ya saben, adecuar a los parámetros de diseño actuales en parte, a veces simplemente duplicando la calzada. Y por eso a la inversión en estas autovías de primera generación tenemos previsto destinar 5040 millones de euros, lo que supone una inversión media anual de 420 millones.

Junto a ello tenemos objetivos territoriales, cómo no. Cada uno de nosotros representamos a un territorio, yo diría que representamos también a todos los españoles. Por eso y con paciencia –como sé que todos somos de un territorio y a la vez de todos los territorios– me van a permitir que vaya enumerando comunidad autónoma a comunidad autónoma las principales infraestructuras que vamos a acometer tanto ahora, que estoy en carreteras, como después lo haré en ferrocarriles. En Andalucía –que empieza por a, el otro día alguien me dijo que cómo había nombrado en quinto lugar al corredor mediterráneo que es una gran prioridad para todos nosotros; y yo le dije que había nombrado en primer lugar aquello que empezaba por a y en último lugar lo que empezaba por z– en el horizonte de 2024 vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, 763 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 4253 millones de euros, y 86 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión importante, en torno a los 179 millones de euros. Las principales actuaciones de construcción de nuevas autovías –es decir, 4253 millones por un lado para los 763 kilómetros y 179 millones para los otros 86 kilómetros– serán las siguientes: la primera, muchos de ustedes la están utilizando y casi no haría falta, fíjense, ni que la nombre, es terminar de una vez por todas la autovía, la A-4, a su paso por Despeñaperros. La segunda es la nueva autovía A-4 desde Dos Hermanas hasta Jerez de la Frontera. La tercera es la autovía A-7 entre Nerja y Adra, la cuarta, la autovía A-32 en el tramo Linares-Albacete, la quinta es la autovía A-48 entre Vejer y Algeciras, la sexta, la A-81, Badajoz-Córdoba-Granada, la séptima, la A-83 Huelva-Zafra, la octava, la A-49 para ampliar su capacidad al soportar los importantes tráfico que se generan entre Huelva y Sevilla. También habrá actuaciones para la mejora de la circulación en entornos urbanos: la circunvalación SE-40 en Sevilla, donde mejoraremos las soluciones y avanzaremos las obras. La circunvalación exterior de Granada, que es la décima. Los tramos pendientes de las variantes de Córdoba, tanto la variante oeste, la CO-32, como la ronda suroeste, la A-4. La número 12 son las obras de acondicionamiento de la travesía de San Pedro de Alcántara, en Marbella, que como ustedes saben es una obra que queremos finalizar en junio o julio de este año 2012. Y el nuevo acceso a Cádiz mediante el segundo puente, el que ya conocemos todos como el puente de la Constitución de 1812. También ocuparán una situación estratégica dentro de esta planificación en Andalucía los accesos a los puertos de Almería, Algeciras, Motril, Tarifa, Huelva, así como a aeropuertos como el de Málaga, tanto el acceso sur en el que hay una obra en ejecución, como en el acceso norte para el que hay un proyecto en redacción. Y en cuanto a la red convencional andaluza actuaremos acondicionando 120 kilómetros de carreteras, con una inversión de 200 millones de euros. Se construirán 14 kilómetros de variantes de población con una inversión de 52 millones de euros. Hemos previsto una inversión media en materia de conservación y seguridad en torno a más de 100 millones de euros.

En Aragón en el horizonte del Pitvi vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, con 388 kilómetros de construcción de nuevas autovías

con una inversión de 2254 millones euros, y 27 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión de 25 millones de euros. Les voy a referir las siguientes: nuevas autovías, la A-2 entre Alfajarín y Fraga, la A-68 entre Figueruelas y Mallén, la A-68 desde Zaragoza hasta el corredor Mediterráneo. En cuarto lugar completar el nuevo eje de comunicaciones que forman las autovías que conocen bien, la A-21, A-23 y A-22 entre Pamplona, Jaca, Huesca y Lleida. También, como saben, la A-40 entre Cuenca y Teruel para la que hay un estudio informativo aún en redacción. La A-24 entre Daroca y Calatayud, Alcolea del Pinar-Monreal del Campo, la prolongación de la A-14 entre Lleida y Sopeira, y la autovía A-15 entre Soria y Tudela. En cuanto al aumento de la capacidad, como saben estas son nuevas vías. Actuaremos en la A-2 entre Zaragoza y Alfajarín. Y dentro de las actuaciones previstas en entornos urbanos contemplamos la nueva variante sur de Huesca. El Ministerio de Fomento, como ya expliqué tanto en el Congreso como en el Senado, se ha comprometido con la mejora del eje pirenaico que saben que tiene una gran necesidad.

Entre estas y otras actuaciones también actuaremos sobre las carreteras convencionales, sobre más de 155 kilómetros, con una inversión de 386 millones de euros, y construiremos 53 kilómetros de variantes de población por valor de 182 millones. También a seguridad vial destinaremos 59 millones de euros.

En tercer lugar, me voy a referir a Asturias. En Asturias, el Pitvi contempla la realización de actuaciones en la red de gran capacidad, 84 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 771 millones de euros. Repito, actuaremos sobre 84 kilómetros con una inversión de 771 millones de euros, y 4 kilómetros de aumento en carriles en autovías en servicio, con una inversión de 8 millones de euros.

Las actuaciones más relevantes son: el cierre de la autovía del Cantábrico, la A-8, que, como saben, 40 kilómetros siguen en obras. La autovía A-63, entre Oviedo y La Espina, especialmente hay que tener en cuenta el estudio informativo en redacción entre La Espina y Canero.

Entre las actuaciones para el aumento de la capacidad contemplaremos: la mejora de la "Y" asturiana, es decir, les hablo de Oviedo-Avilés, como conocen bien, y Oviedo-Gijón, formada por las autovías A-66 y A-8. Y la finalización de las obras del enlace de Siero.

Sabemos que las conexiones viarias a puertos desempeñan en Asturias un papel imprescindible, por lo que apostaremos por el desarrollo de los accesos a los puertos de Avilés y El Musel y, por cierto, seguiremos financiando el préstamo del puerto que todavía, como saben, está sin pagar.

En cuanto a la red convencional asturiana, actuaremos acondicionando carreteras, con una inversión de más de 12 millones de euros, 10 kilómetros de puntos clave, y se construirán 3 kilómetros de variantes de población por 10 millones de euros. Hemos previsto una inversión media anual en materia de conservación y seguridad de 28 millones de euros.

Paso a continuación a Cantabria. En Cantabria, en el horizonte 2024, vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, 28 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 194 millones de euros y 87 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión de 129 millones de euros.



En cuanto a las actuaciones en nuevas autovías, en algunas estamos trabajando de una manera muy acelerada para poderlas terminar, por ejemplo, como he dicho anteriormente, el Corredor Cantábrico que, como saben, conecta con Galicia.

El cierre de la autovía del Cantábrico A-8, vamos a desbloquear las soluciones que en un futuro permitan continuar con las obras del trayecto pendiente entre Solares y Torrelavega.

En la red existente para mejorar su capacidad realizaremos la construcción de terceros carriles en 87 kilómetros en la A-8 y en la A-67. O la mejora de conexiones en las autovías A-8 del Cantábrico y A-67 de la Meseta.

En relación con las actuaciones en el entorno urbano, tenemos que finalizar la ronda de la Bahía de Santander, con dos tramos en ejecución, o el Distribuidor de la Marga, que conocen bien, que está en ejecución; en ambos casos, son obras en ejecución y urgentes.

En cuanto a la red convencional cántabra, tenemos que actuar en 48 kilómetros como claves y diagnosticados a día de hoy, con una inversión de 57 millones de euros; asimismo, 28 kilómetros de variantes de población por 140 millones de euros.

En materia de conservación y seguridad vial, hemos previsto una inversión media anual en torno a los 35 millones de euros.

En Castilla-La Mancha vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, 689 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 2719 millones de euros, y 158 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión de 316 millones de euros.

¿Qué autovías se van a incluir? Pues, señorías, la finalización de los tramos pendientes de la autovía A-40; el cierre de la autovía A-43 entre Extremadura y Puertollano; la autovía Tarancón-Guadalajara, la A-28; daremos continuidad a la autovía A-32, Linares-Albacete; y también vamos a coordinarnos con la junta de comunidades para desarrollar la autovía A-41., entre Toledo y Ciudad Real, y analizaremos también la continuidad hasta Córdoba.

Las actuaciones de ampliación de capacidad de autovías existentes que vamos a acometer en Castilla-La Mancha se llevarán a cabo en la A-3, en la A-4 y en la A-5.

Por último, en la red convencional castellano manchega actuaremos acondicionando 160 kilómetros de carreteras, con una inversión de 307 millones de euros.

Se construirán 27 kilómetros de variantes de población por 52 millones. Entre estas variantes, me gustaría destacar las obras de la variante suroeste de Talavera de la Reina, la variante de Ossa de Montiel o el tramo Albacete-Mahora. Y contemplamos a su vez nuevas variantes, entre las que se encuentra la variante de Almadén. Además, prevemos una inversión media en conservación y seguridad vial de 67 millones de euros.

En cuanto a Castilla y León, vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, 905 kilómetros y una inversión de 3966 millones de euros, y 11 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión de 22 millones de euros; la autovía A-11, la autovía del Duero, que une Soria-Aranda de Duero-Valladolid-Zamora y la frontera portuguesa; la autovía A-60, entre Valladolid y León; el cierre de la A-15, de la autovía de Navarra, que une Medinaceli con Soria y llega hasta Tudela; el cierre de la autovía A-66, entre

Zamora y Benavente, en los próximos días se va a reunir la mesa de contratación para adjudicarla de forma definitiva; el tramo pendiente de la autovía A-62; la autovía A-12; la autovía A-73; la autovía A-76 Ponferrada-Ourense, que, como saben, está en estudio informativo pendiente de declaración de impacto ambiental; la autovía A-65 entre Palencia y Benavente; o la futura autovía entre León-La Robla que, como saben, se encuentra en redacción de estudio informativo; el trayecto de la autovía A-40, que discurre entre Ávila Y Maqueda, en estudio informativo; y, por último, parte del tramo Alfaro-Miranda de Ebro de la A-68, también en estudio informativo.

Por otra parte, tendremos presente en nuestros planes actuaciones que descongestionen los entornos urbanos, me refiero a la ronda noroeste de Burgos, el acceso sur de León, o la ronda exterior este de Valladolid.

También tenemos que realizar actuaciones en la red convencional, y prestaremos especial atención, y estamos ya trabajando en ello, a la Nacional 1, en particular la actuación que se encuentra en proyecto entre Burgos y Miranda de Ebro.

Llevaremos a cabo acondicionamientos en la red convencional, 213 kilómetros de carreteras convencionales de Castilla y León, con una inversión de 278 millones de euros, y alcanzaremos una inversión media anual en materia de conservación de 134 millones de euros. Se construirán 38 kilómetros de variantes de población por un valor de 110 millones de euros.

Voy a pasar a Cataluña. En el horizonte 2024 vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, algunas ya están en marcha y otras las estamos impulsando desde hace dos meses, que ahora anunciaré, 562 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 3216 millones de euros.

Las actuaciones en nuevas autovías son las siguientes: ejecución de los tramos de mayor funcionalidad y demanda de la autovía A-2 en Girona, que es, como saben, una vía muy importante y que tiene problemas en estos momentos y una fuerte demanda; la autovía A-41, Lleida-Sopeira, en Cataluña; como saben, existen dos obras en ejecución en los dos tramos más próximos a Lleida, y un tramo en proyecto en Almenar, límite de la provincia de Huesca; hay que finalizar las obras pendientes de la autovía A-22, que une Huesca y Lleida, entre Figueres y Llansá; la autovía A-27 entre Tarragona y Montblanc; existen cuatro tramos en ejecución entre Tarragona, El Morell y la variante del Valls y Montblanc, precisamente hoy, en el Congreso de los Diputados, he dedicado una respuesta sobre las actuaciones en esta autovía, y tengo que decirles que uno de mis compromisos es que en las próximas semanas, espero que antes de que termine el mes de marzo, se lleven al consejo de ministros para su autorización las dos partes que quedan todavía sin licitar.

Concluiremos otras actuaciones que son de gran funcionalidad en áreas metropolitanas y sus entornos, por ejemplo, el enlace de Castellbisbal A-2, AP7; el tramo de autovía de conexión entre la ronda litoral y la autopista C-32 en Barcelona; la mejora del enlace del Prat de Llobregat; el puente sobre el río Ter, en Girona; o la reordenación de accesos en la T-11, aeropuerto de Reus-Tarragona.

Y, como señalé durante mi intervención en el Senado el pasado 6 de marzo, entre las actuaciones que llevaremos a cabo para la mejora de la red convencional se encuentran las del eje pirenaico, que asegura la cohesión

territorial de los valles pirenaicos de Cataluña y Aragón, para dar mayor cohesión territorial.

Para concluir las actuaciones previstas hacen falta en red convencional 1731 millones de euros; además, transformaremos sustancialmente la red convencional en esta comunidad, ya que prevemos acondicionar 158 kilómetros de carreteras, con una inversión de 873 millones de euros.

Se construirán 37 kilómetros de variantes de población por 138 millones, entre ellas les señalo alguna por su relevancia y por los escritos y cartas que estoy recibiendo: L'Aldea; Vallirana, en la Nacional 340; o las variantes pendientes en la Nacional 420; además, prevemos una inversión anual en materia de conservación y seguridad de 62 millones de euros.

Paso a Extremadura. Aquí vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad. 1238 millones de euros y 333 kilómetros de construcción. Vamos a incluir en nuestra planificación los grandes ejes de la red de gran capacidad que mejoren la accesibilidad del territorio, como son la autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada, el trayecto pendiente de la autovía 43 entre Mérida y Puertollano y la autovía 83 entre Zafra y Huelva.

En relación con actuaciones en entornos urbanos, me gustaría destacar la Ronda Sur de Cáceres, que está en estudio informativo, o las obras previstas en el entorno de Malpartida, Cáceres. Del mismo modo, actuaremos en la red de carreteras convencional acondicionando 57 kilómetros de carreteras con una inversión de 79 millones de euros.

Entre otras actuaciones, soy consciente de la importancia de las mejoras al llevar a cabo la carretera nacional 110 y la nacional 502. Asimismo, construiremos 20 kilómetros de variante de población por 80 millones de euros. Además, prevemos una inversión media anual en conservación y seguridad, a mayores, de 33 millones de euros.

A continuación, me referiré a Galicia. Aquí vamos a realizar las actuaciones en la red de gran capacidad. 486 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 3840 millones de euros. Concluiremos las obras de la autovía A-8, la autovía del Cantábrico a la que me he referido ya al hablar de Asturias. El nuevo Corredor entre Vigo y Porriño, sabedores –que sabemos- de los problemas que tiene este tramo. Vamos a sentarnos con las personas afectadas y vamos a tratar de ver cómo se puede mejorar esta autovía A-52 que, como saben, tiene serios problemas.

La autovía A-54 Santiago-Lugo, la autovía A-56 Ourense-Lugo, la autovía A-57, que actualmente tiene seis tramos con proyectos en redacción, excepto Barro-Curro-Valga, que está en estudio informativo. La autovía A-59, tiene tres tramos con proyecto en redacción, así como un ramal con estudio informativo en redacción, que es la conexión de la 550 con la AP-9 en Redondel. La A-57 y la A-59, como saben, son claves, pero también lo son la A-76 Ponferrada-Ourense, o la A-72 Monforte-Chantada y la autovía San Cibrao-Barreiros, la conocida como A-82.

Mantendremos nuestro compromiso con actuaciones que mejoren la movilidad urbana, la autovía AC-14, en A Coruña, la circunvalación de Pontevedra que, como les decía antes, es la única ciudad capital de provincia que no tiene circunvalación. La circunvalación de Pontevedra es importante, pero, sin duda, la variante norte de Ourense también lo es.

Asimismo, estamos trabajando en las actuaciones de conexión del acceso al puerto exterior de La Coruña, el desarrollo de actuaciones previstas

en el entorno de Lugo, como el acceso viario al nuevo puente, la remodelación del nudo de Opino en Pontevedra, el acceso al aeropuerto de Peinador desde la AP-9 y también el desarrollo de un acuerdo con el Concello de Ferrol. También se está trabajando en las actuaciones del convenio del Concello de Santiago de Compostela.

Sin duda, tengo que referirme a la mejora de la red convencional de toda la red gallega. Acondicionaremos 54 kilómetros con una inversión de 48 millones y construiremos 46 de variantes de población por 160 millones de euros. Asimismo, destinaremos una inversión media anual de 76 millones de euros.

A continuación, paso a La Rioja. En el horizonte 2024 vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad, algunas de actuación inmediata. 152 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 625 millones de euros. Las actuaciones en nuevas autovías serán la autovía del Ebro A-68 a su paso por La Rioja, programaremos la finalización de los tramos en obras de la autovía A-12 entre Hormilla y Grañón, y proseguiremos con las obras de conexión y, por cierto, con su prolongación hasta Burgos. Entre Hormilla y Grañón, dos tramos con las obras en ejecución y su prolongación hasta Burgos, un tramo en fase de redacción de proyecto. Proseguiremos con las obras de conexión entre la local Logroño 20 y la autovía A-12 del Camino de Santiago, ya en territorio navarro.

En cuanto al acondicionamiento y mejora de la red convencional, prevemos actuaciones relevantes en carreteras como la nacional 111 o la nacional 232. Además, alcanzaremos una inversión media anual en materia de conservación y seguridad de 9 millones de euros.

En Navarra fortaleceremos las conexiones viarias con la Red de Carreteras del Estado, tal y como hemos acordado entre ambas administraciones. Como les mencionaba anteriormente, daremos continuidad a la autovía A-12 del Camino de Santiago Burgos-Logroño-Pamplona y a la autovía A-21 Jaca-Pamplona.

También es destacable el compromiso del ministerio con la autovía A-15 de Navarra, que conectará la autovía A-2 en Medinaceli con Soria y continuará para conectar con la Comunidad Foral de Navarra en las cercanías de Alfaro.

En Madrid, son muchas las actuaciones que tenemos que acometer, así, la adecuación de las autovías de primera generación que todavía están pendientes, como son la A-1 y la A-3. Además, como he indicado en anteriores ocasiones y ratifico hoy ante ustedes, mi equipo técnico está buscando ya soluciones que permitan hacer viables los estudios de plataformas reservadas replanteando las actuaciones que potencien en uso del transporte público, proyectos en redacción para la A-1, la A-2, la A-3, la A-4, la A-42, la A-5 y la A-6.

Vamos a mantener los contratos de autovías de primera generación, algunos de los cuales tienen aún pendientes obras de primer establecimiento, que concluiremos próximamente. De esta manera, quedará asegurado el buen mantenimiento de todas las autovías de acceso a la ciudad. Acometeremos otras mejoras de capacidad y de funcionalidad, como las correspondientes a la M-40, y también pondremos en marcha mecanismos y acuerdos para la mejora de la gestión de red de manera más ágil y eficaz mediante acuerdos con el Ayuntamiento de Madrid, así, por ejemplo, hay varios convenios en marcha.



Por otra parte, hemos previsto una inversión media anual en conservación y seguridad en torno a 46 millones de euros.

En Murcia vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad. 77 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 206 millones de euros y 76 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión de 197 millones de euros. Actuaciones en nuevas autovías en Murcia corresponden a la autovía A-33, que conecta Murcia y la Comunidad Valenciana. También tenemos previstas actuaciones y ampliaciones de capacidad en autovías consolidadas como la A-7 del Mediterráneo, la autovía periurbana Murcia 30 o la autovía A-30 que discurre entre Cartagena y Albacete.

Asimismo, durante mi reciente asistencia a la puesta en servicio de la conexión suroeste de Murcia, el pasado 13 de febrero, indiqué que estamos analizando el desarrollo de actuaciones en entornos urbanos, los arcos norte y noroeste de Murcia, analizaremos con la comunidad autónoma la ejecución de la autovía de Reguerón y estudiaremos la firma de futuros acuerdos para la conexión Zeneta-Santomera. También hemos previsto una inversión media en conservación y seguridad de 18 millones de euros.

Paso a Valencia. En la Comunidad Valenciana, en el horizonte de 2024 vamos a realizar actuaciones en la red de gran capacidad. 13 kilómetros de construcción de nuevas autovías, con una inversión de 80 millones y 144 kilómetros de aumento de carriles en autovías en servicio, con una inversión de 320 millones de euros. La A-3, la A-7, la A-31 y la A-35. Las actuaciones en nuevas vías serán la autovía A-33, como les digo, entre Valencia y Murcia, la mejora del corredor de la nacional 232 hacia Aragón y, entre las previsiones de mejora del entorno urbano de Valencia, actuaremos ampliando varias autovías ya existentes, la A-3 entre Buñol y Valencia, la V-21 en la salida norte de Valencia, la V-30, la V-31 y la ampliación de la capacidad de la circunvalación de Valencia. También desarrollaremos actuaciones en los entornos de Elche o de Gandía. Y, en cuanto a la red convencional valenciana actuaremos acondicionando 111 kilómetros de carreteras, con una inversión de 515 millones de euros. Asimismo, se construirán 112 kilómetros de variantes de población por 599 millones de euros.

Las variantes previstas son las actuaciones que, como saben, constituyen una de las reclamaciones históricas de esta comunidad autónoma y que son de elevado coste, así como extremadamente complejas por la dificultad orográfica y por la densa urbanización, pero que vamos a acometer. Además, hemos previsto una inversión media anual en materia de conservación y seguridad vial de cincuenta y dos millones de euros.

Con nuestras islas, con las redes viarias de Canarias y de Baleares, saben que tenemos convenios para actuar para que las infraestructuras de Canarias y de Baleares sean modernas, estén estructuradas y aseguren la accesibilidad necesaria de las islas. Por eso, el Pitvi recogerá todos los acuerdos necesarios con las comunidades autónomas para su desarrollo y mejora. Realizaremos importantes aportaciones que aseguren la creación de nuevas infraestructuras de altas prestaciones, permitiendo a su vez una gestión ágil y eficaz.

En Canarias se desarrollarán mediante acuerdos carreteras tan relevantes como la vía litoral de Santa Cruz de Tenerife y la de Puerto Rico-Mogán, en Gran Canaria, así como otras actuaciones en el resto de las islas

del archipiélago. En Baleares se impulsarán definitivamente actuaciones pendientes de años y otras en marcha, como la variante de Ferreries, en Menorca, y en Mallorca la carretera de Valldemossa, los accesos a Palma y distintas variantes de población. En Ibiza, el acondicionamiento de sus carreteras, y en Formentera diferentes variantes de población que han sido reclamadas permanentemente.

Por último, Ceuta y Melilla, nuestras ciudades autónomas. Programaremos las inversiones que atiendan las necesidades de estas ciudades autónomas, como lo estamos haciendo también en política de vivienda. Me preocupa especialmente trabajar de forma urgente en el caso del acondicionamiento de la carretera de la frontera del Tarajal y su entorno, en Ceuta, y del nuevo vial entre el acceso al aeropuerto y la frontera, en Melilla –Farjana, donde también he estado y conozco–.

En relación con las infraestructuras ferroviarias, nuestro objetivo es completar la red ferroviaria de alta velocidad, mejorar la red convencional e incrementar la calidad del servicio de cercanías y homogeneizar el tejido ferroviario, teniendo un principal objetivo: alcanzar el ancho UIC en toda la red ferroviaria.

Empezaré por los objetivos generales e iré, territorio a territorio, describiendo todas las actuaciones. En alta velocidad, señorías, impulsar la construcción de una verdadera red de alta velocidad es el proyecto prioritario del ministerio. Además, es irrenunciable. Es lo que nos va a permitir que nuestras mercancías lleguen a Europa y es lo que nos va a permitir ser competitivos de verdad. Nos va a permitir también que todos los viajeros, todos los ciudadanos, podemos estar interconectados por la alta velocidad. Buscaremos formas de integración del ferrocarril eficientes, más eficientes que las actuales en las ciudades. Nos hemos encontrado con que una parte importante de las sociedades de integración del ferrocarril en las ciudades están endeudadas hasta las cejas. Por ejemplo, en Zaragoza esta sociedad tiene una deuda de cuatrocientos millones de euros.

En cuanto a la red convencional, durante los próximos años vamos a afrontar la inversión necesaria para acometer actuaciones tanto de conservación como de modernización y mejora en toda la red. Por lo tanto, nuestras señas de identidad serán el ancho europeo y la interoperabilidad. La realidad ferroviaria de nuestro país es la que es. Convivimos, señorías, con tres anchos diferentes de vía, el convencional, el internacional y el métrico, y tenemos que buscar la mejor fórmula de homogeneizar las características técnicas españolas con las del resto de Europa. Por ello, las líneas de alta velocidad se construirán todas en ancho europeo y compatibilizaremos el ancho convencional y el internacional mediante la implantación de traviesas polivalentes y traviesas de tres hilos, así como con la utilización de cambiadores de ancho. Todas las renovaciones de vía en aquellos trayectos que no necesitan compatibilizar los dos anchos las efectuaremos con traviesas polivalentes. Vamos a renovar más de 1300 –les digo bien– kilómetros de vía, que supondrán una inversión de 1570 millones de euros solo para esta parte, solo para renovar.

En aquellos tramos donde sea necesario circular en ambos anchos, la solución que adoptaremos será la instalación de un tercer carril, lo que se llama traviesa de tres hilos. Asimismo, reitero mi compromiso para adaptar los actuales corredores que forman parte de la red básica a los estándares

Europeos, es decir, potenciar el ancho internacional, la señalización y comunicación interoperable y, por cierto, señorías, lo que yo no conocía, el sistema de electrificación a veinticinco mil voltios, porque si no, no podemos estar intercomunicados. Por ejemplo, les recuerdo que ya nos hemos comprometido con que en el horizonte 2015 estarán finalizados y electrificados, además de a lo que luego me referiré del AVE, los 202 kilómetros del trayecto Medina-Salamanca-frontera portuguesa.

Señorías, también tenemos que invertir en seguridad. Por eso vamos a destinar recursos a incrementar la capacidad y fiabilidad de las líneas que tenemos mediante el empleo del aspa digital y el ERTMS, que saben que es el sistema de control de tráfico ferroviario europeo, la telefonía móvil ferroviaria, así como mejoras en sistemas de alimentación de energía y catenaria.

Las mercancías, señorías, son la asignatura pendiente de nuestro país, pendiente en este sector, que representa apenas el 4%, como saben, de todo el transporte de mercancías. Tenemos que hacer lo posible, y estoy seguro de que lo vamos a hacer entre todos. Me refiero a medidas como el aumento de la capacidad para la circulación de trenes de mercancías –algo que me han pedido todos los expertos que se reúnen conmigo– de hasta 750 metros de longitud, 250 metros para FEVE, y 1500 toneladas en determinados corredores. Esto nos haría mucho más competitivos y les puedo asegurar que es posible, especialmente aquellos que han perdido el tráfico de larga distancia por ser paralelos en este momento a líneas de alta velocidad. Asimismo, potenciaremos los accesos a los puertos.

Si esto es importante, señorías, también lo son las cercanías, que dan servicio todas las mañanas, todas las tardes y todas las noches a miles, a millones de ciudadanos. Las inversiones en la red convencional también estarán orientadas a mejorar las prestaciones de los servicios de cercanías.

Quisiera destacar el importante esfuerzo que nos proponemos hacer en materia de accesibilidad, un ámbito en el que el ministerio, a través de Adif, mantiene el objetivo de hacer viables nuestras estaciones. Tenemos proyectado actuar sobre 231 estaciones. También Renfe va a realizar un importante esfuerzo inversor para mejorar las condiciones de accesibilidad a toda su flota de trenes. Como anuncié hace unos días, vamos a llevar a cabo un plan de cercanías global junto con las comunidades autónomas. Especialmente hay cinco ciudades, Zaragoza, Barcelona, Valencia, Sevilla y Madrid, donde tenemos que hacer importantes y fuertes inversiones.

También, como saben, estamos trabajando, y seguiremos haciéndolo, en la internacionalización de las empresas del sector. Por eso nos estamos abriendo, para que nuestros ciudadanos, nuestros emprendedores, puedan tener un lugar en todo el mundo.

Ahora me voy a referir a los objetivos territoriales del ferrocarril. Si me lo permiten, lo haré también de forma estructurada, si me lo permiten. En Andalucía, en alta velocidad. En Córdoba-Málaga, por cierto, que se finalizó en el año 2007, tenemos que hacer frente aún a cuarenta y tres millones de euros de actuaciones, realizadas y no pagadas o aún pendientes. Antequera-Granada, 125 kilómetros; Murcia-Almería, 101,3 kilómetros; Sevilla-Cádiz, 152; Madrid-Jaén, 82,3; Sevilla-Huelva, 95,9; Almería-Granada, 171,2; Sevilla-Antequera, 128,9; o el corredor litoral Almería-Algeciras, pasando por Málaga.

Señorías es importante Antequera-Algeciras, 178 kilómetros. Luego me referiré a ello, pero les puedo anticipar que Antequera-Ronda, 65 kilómetros,

está en estudio informativo. Ronda-San Pablo, 60 kilómetros, finalizadas las obras de renovación; San Pablo-Almoraima-Algeciras, en proyecto pendiente de día; y también está en estudio la integración en Algeciras.

En fin, señorías, que este es un elemento clave y que, como ven, está todavía manga por hombro.

Córdoba-Jaén, en la que actualmente estamos redactando el estudio informativo. Para poder ejecutar estas líneas de alta velocidad en esta comunidad quedan pendientes 17 355 millones de euros. Solamente en lo que les he dicho hasta ahora, que es alta velocidad. Todavía queda hablar de la red convencional.

En red convencional trabajaremos en el objetivo de renovar 157 kilómetros de vía e implantar en 171 kilómetros el ASFA digital, y además tenemos actuaciones en marcha para suprimir 333 de los 618 pasos a nivel. Retomaremos el proyecto de nuevo acceso ferroviario al muelle de Campamento del puerto de Algeciras, así como el ramal ferroviario a Bajo de la Cabezuela que, como saben, está en Puerto Real. Por otra parte tenemos previsto continuar ampliando y mejorando la red de cercanías, como lo hemos hecho en Sevilla, donde el pasado día 20 de febrero pusimos en servicio una nueva línea que había realizado el Gobierno anterior: la línea de cercanías C-2 entre Sevilla, Santa Justa y La Cartuja.

En Aragón tenemos actuaciones pendientes muy importantes. Zaragoza-Teruel, con 174 kilómetros –y estoy hablando de alta velocidad–, y Teruel-Sagunto, con 57,5 kilómetros. Por su parte Zaragoza-Tudela se encuentra en proyecto mientras que Tudela-Castejón todavía está en estudio informativo. En cuanto a la travesía central de los Pirineos, de la que antes hablé, seguiremos trabajando dentro de la agrupación europea de interés económico denominada Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, que tiene concedida, como saben, una ayuda de cinco millones de euros para que realicemos los estudios necesarios, porque estamos dibujando, señorías, el mapa de la red básica y la red global del futuro. Para poder ejecutar estas obras de alta velocidad en esta comunidad necesitamos 2694 millones de euros. Asimismo en red convencional vamos a trabajar con el objetivo de renovar el trayecto de Canfranc en tanto en cuanto no esté lo que será la gran obra definitiva, así como implantar en 221 kilómetros el ASFA digital que tanta seguridad da. También tenemos actuaciones en marcha para suprimir 84 pasos a nivel. Y en cercanías, como ya les anuncié antes, tenemos el Plan global de cercanías de Zaragoza.

Asturias. Señorías, ustedes conocen bien la geografía de nuestro país y conocen bien Asturias, y para que el AVE llegue allí tenemos, primero, que terminar Valladolid-Venta de Baños y Palencia-León. Las obras entre Venta de Baños, Palencia y León están en ejecución, y en redacción de proyecto las obras de soterramiento de León, las integraciones en Palencia y Valladolid y el tramo León-La Robla. Está pendiente la licitación del montaje de vía desde Valladolid a León y pendiente la licitación mediante CPP de la electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones que incluye también la variante de Pajares. Por eso, para que el AVE llegue a Asturias hay que terminar primero Valladolid-Venta de Baños y Palencia-León, y a continuación La Robla-Pola de Lena y la variante de Pajares con 24,5 kilómetros en Asturias, cuyo trayecto está en obras. Asimismo está pendiente de licitar aún la electrificación y señalización. Pero también está Pola de Lena-Gijón-Avilés, el corredor



cantábrico que está dentro del capítulo de la alta velocidad, porque volveremos a colocar al cantábrico donde nunca debió salir, en el mapa del 2004.

Señorías, para poder ejecutar estas líneas de alta velocidad en esta comunidad quedan pendientes de pago 2072 millones de euros. Es decir, que a los asturianos les separan de la alta velocidad 2072 millones de euros. Estamos impulsando todas estas infraestructuras y vamos a hacer que los túneles se terminen lo más rápidamente posible, comprometiéndonos a licitar de forma inmediata todo lo que queda, sobre todo la parte de electrificación, que es tan importante, así como a terminar las obras que están en marcha. Asimismo en red convencional tenemos actuaciones en marcha para suprimir 225 pasos a nivel; la renovación de 119 kilómetros de vía y la implantación del ASFA digital en 121 kilómetros.

En Cantabria, como saben, está en estudio informativo y pendiente de vía ¿?? el tramo entre Reinosa y Santander con 84,8 kilómetros –también tienen derecho a la alta velocidad en Cantabria-, y el Bilbao-Santander está en estudio informativo con 72 kilómetros. Por otra parte, en la red convencional este ministerio ha finalizado los trabajos para la renovación de la catenaria entre Mataporquera y Reinosa, y están en ejecución otros dos tramos de renovación que finalizarán en el segundo semestre de este año por un importe de 17 millones de euros, quedando tan solo pendiente la renovación –a la que me comprometo- en el tramo Bárcena-Torrelavega. Asimismo está prevista la renovación de la vía entre Torrelavega y Santander por un importe de 26 millones. Además, trabajaremos para implantar en 115 kilómetros el ASFA digital, y por último tenemos actuaciones iniciadas para la supresión de 98 pasos a nivel. En el marco del Plan global de cercanías estudiaremos las necesidades del núcleo de Santander, tanto para las cercanías de Renfe como para las de FEVE. Para ejecutar la alta velocidad en esta comunidad se necesitan 5543 millones de euros.

En Castilla-La Mancha tenemos el nuevo acceso en alta velocidad para que llegue a Levante, que es la obra de Albacete-Alicante que ya conocen. Tenemos también Madrid-Jaén, Albacete-Murcia y la alta velocidad a Extremadura, y en este último trayecto, además, vamos a impulsar la integración del ferrocarril en Talavera de la Reina. Y en red convencional quiero destacar que en la nueva propuesta que realizamos de red transeuropea hemos incluido la conexión desde Badajoz hasta Puertollano dentro de la red básica de mercancías, y también tenemos actuaciones en marcha para suprimir 96 pasos a nivel. En total en alta velocidad en esta comunidad faltan por invertir 2798 millones de euros.

Castilla y León. En alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense-Vigo. En esta línea a su paso por Castilla y León tenemos pendientes de pagar 2196 millones de euros; Venta de Baños-Palencia-León-La Robla, de la que ya he hablado cuando me referí a Asturias; Valladolid-Burgos-Palencia-Santander; Segovia-Ávila y Medina-Salamanca-frontera portuguesa; León-Ponferrada y Torralba-Soria. En total en esta comunidad faltan por pagar, para ejecutar la alta velocidad 11369 millones de euros.

En la red convencional vamos a llevar a cabo la mejora del acceso a Salamanca desde Medina del Campo; trabajaremos para que esta línea se pueda electrificar lo antes posible. También seguiremos con las mejoras de la línea entre Torralba y Soria y entre El Escorial y Ávila, que, como saben, son tan importantes para esta última. Asimismo vamos a suprimir 335 pasos a nivel.

En Cataluña tenemos, de un lado, Lleida-Barcelona, que se puso en servicio en el 2008, pero de la que faltan por pagar 134 millones de euros. Tenemos también pendientes de pagar 380 millones de euros entre Vandellós y Tarragona; 595 entre Barcelona y Figueres, donde, como saben, hay en servicio 72 kilómetros entre Mollet y Girona, estando el resto en obras, salvo la estación de Girona y la licitación del montaje de vía entre La Sagrera y Mollet, que son dos obras aún sin licitar y que se llevarán al Consejo de Ministros en los próximos días. Asimismo a través de la sociedad Barcelona-Sagrera Alta Velocidad estamos trabajando, como saben, en la estación de Sagrera. Aquí se tiene prevista una inversión de casi 1000 millones, 795 de un lado más 255 millones de la disposición adicional tercera, si me permiten que utilice esta expresión. Asimismo tenemos Castellón-Tarragona con 110 kilómetros, y quiero que todos los ciudadanos de Castellón sepan que esta obra está en estudio informativo. Para poder ejecutar todas estas líneas necesitamos invertir 2576 millones de euros.

En la red convencional entre Tarragona y Barcelona estamos trabajando en la conexión ferroviaria para el tráfico de mercancías entre el área de Tarragona y la línea Castellbisbal-Papiol-Mollet-San Fost. También me gustaría destacar el impulso que hemos dado a la firma del convenio del acceso provisional a las nuevas instalaciones y terminales de Puerto de Barcelona, que son de 11 millones de euros, sin renunciar, como saben, a la licitación de 275 millones que van a permitir que las mercancías de este puerto, que es clave para nuestro país, puedan salir y entrar tanto por carretera como por ferrocarril. Lo licitaremos en el momento que tengamos todos los proyectos a disposición. Además tenemos previsto suprimir 110 pasos a nivel.

Respecto a Rodalies, que cada día utilizan más de 400 000 ciudadanos, aún existen pendientes numerosas actuaciones. Se habían prometido 4000 millones, señorías, y quiero decirles que en ninguna parte he encontrado esos 4000 millones. Entre las más importantes actuaciones se encuentra el nuevo acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat de 257 millones de euros, y cuyas obras me he encontrado paradas. También quiero decirles que todas estas obras requieren de muchos esfuerzos, y que se aprobaron hace años, pero que a día de hoy no se han pagado, y por tanto, tenemos el compromiso irrenunciable de llevarlo adelante, así como también con la implantación del ERTMS. Y lo tenemos que hacer, señorías, porque estamos hablando de niveles 1 y 2 en líneas con más de 18 circulaciones por hora y sentido, que es lo que tiene en este momento Rodalies en Cataluña.

En Extremadura, señorías. Como saben, en Extremadura estamos impulsando la construcción de la línea de alta velocidad entre Navalmoral y la frontera portuguesa, pasando por Cáceres y Badajoz, con una inversión pendiente de 2700 millones de euros. Y en la red convencional hemos incluido la línea Mérida-Puertollano en la nueva propuesta de redes transeuropeas, que no existía. Yo ya sé que hay gente a la que no le importa Puertollano, pero yo sé dónde está Puertollano y, por tanto, Puertollano existe, existe y está en el mapa.

En el último encuentro que mantuve con el ministro portugués de economía decidimos reactivar los grupos de trabajo que se ocupen de los servicios y conexiones entre ambos países en la red convencional, que vamos a seguir trabajando con ellos y también con la Junta de Extremadura. Además tenemos actuaciones para suprimir 74 pasos a nivel.

En Galicia. Tenemos la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, el tramo Olmedo-Zamora-Ourense-Vigo, donde la inversión pendiente, señorías, es de 8373,7 millones de euros como 8373,7 soles, o sea, que faltan 8373,7 millones por invertir. Y entre Ourense y Vigo por Cercedo hay cero euros invertidos, 2200 millones de euros.

También vamos a seguir trabajando en la finalización del Eje Atlántico, cuya situación es la siguiente: entre Ferrol y A Coruña la línea se encuentra en estudio informativo; entre A Coruña y Santiago, en servicio; entre Santiago y Vigo, como saben todavía hay obras por licitar y obras por adjudicar.

Asimismo, quiero destacar que el pasado día 24 de febrero mantuvimos una primera reunión con todos los agentes sociales, económicos y políticos en Vigo para lograr que Vigo tenga una estación a la que llegue el AVE, que sea una infraestructura, que sea un motor económico de la ciudad. También, como saben, tenemos pendientes en este momento actuaciones en nuevas estaciones: en la estación de Pontevedra para mejorar la intermodalidad; en la estación de A Coruña; también tenemos actuaciones pendientes, como saben, en la estación de Ourense, donde estaban previstos más de 600 millones de euros para la estación y todo su contorno y, sin embargo, no estaba previsto el soterramiento de la vía. De la misma forma, tenemos pendiente la línea de alta velocidad Ourense-Lugo, de 104,5 kilómetros. En estudio la línea Lugo-A Coruña hasta Betanzos, y vamos a incluir en la nueva planificación –como les decía– la línea Ponferrada Monforte y el Corredor Cantábrico. En total, en Galicia en alta velocidad están pendientes de pagar 11 774 millones de euros.

En Galicia también es necesario potenciar la red ferroviaria convencional para que su aprovechamiento para los servicios ferroviarios de proximidad esté garantizado. Se garantiza la intermodalidad y vamos a trabajar para renovar 15 kilómetros de vía, implantar el ASFA digital en 266 kilómetros y actuaremos en 131 pasos a nivel. Están en estudio informativo el acceso al puerto exterior de A Coruña y al puerto exterior de Ferrol; nuestro objetivo es iniciar la redacción de los proyectos este año. Y también necesitamos trabajar en cercanías, por eso vamos a crear una gerencia de cercanías de Galicia.

En La Rioja. En alta velocidad, Castejón-Logroño-Miranda, 123,8 kilómetros. En la integración de ferrocarril en Logroño estamos trabajando para que sea de una vez por todas puesta en servicio la estación ferroviaria y continuaremos con el resto del soterramiento planteado; para poder ejecutar esta línea hace falta pagar 1328 millones de euros. En red convencional tenemos actuaciones en marcha para suprimir 17 pasos a nivel y para ASFA digital en 133 kilómetros.

Madrid. Obras que tenemos que culminar en el túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín, el nuevo complejo de la estación de Atocha, la cuadruplicación de la vía Atocha-Torrejón de Velasco, la línea de alta velocidad de acceso a la terminal 4 de Barajas, la conexión de la LAV Madrid-Barcelona con la LAV Madrid-Levante. Para poder ejecutar todo esto están pendientes 964 millones de euros. Tenemos que suprimir pasos a nivel y actuar sobre 113 kilómetros de vías. Les anuncio que hemos constituido ya la sociedad que se va a encargar de la gestión del centro logístico de Aranjuez.

En las infraestructuras de cercanías se van a acometer actuaciones clave en desarrollo y mejora de la red a través de su participación activa en el plan de cercanías de la Comunidad de Madrid y dentro del plan global que les anuncié. Aunque la inversión ejecutada hasta el momento es de 260 millones,

existe el compromiso de potenciar las inversiones en el plan de cercanías, en especial la extensión de la C-4 desde Colmenar a Soto del Real. Como saben también, hemos finalizado la implantación del sistema de seguridad en la C-4, el ERTMS de estas cercanías de Madrid –que es, por cierto, me dicen, el primero del mundo; espero que no esté diciendo lo que no es, pero me dicen que es así.

En Murcia, en alta velocidad tenemos Murcia-Almería, en servicio provisional el tramo Sangonera-Librilla, 14,2 kilómetros en obras, 46 kilómetros en redacción del proyecto y 15 kilómetros en estudio informativo para la integración en Lorca. También tenemos la actuación entre Monforte del Cid, Murcia y Cartagena, así como la línea entre Albacete y Murcia –la variante que conocen ustedes por Camarillas–; para poder ejecutar esta línea de alta velocidad se necesitan todavía 2051 millones de euros. Asimismo, se precisan actuaciones sobre 61 pasos a nivel. Y en el marco de cercanías, estudiaremos las necesidades de Murcia tanto en las cercanías de Renfe como en las que gestiona FEVE en Cartagena.

En alta velocidad. Dentro de la alta velocidad entre Castejón y Pamplona existen 15 kilómetros en obras entre Castejón y Villafranca y el resto está en fase de redacción de proyectos, incluyendo la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona.

El corredor ferroviario de altas prestaciones cantábrico-mediterráneo, que conexonará la “Y” vasca con Pamplona y que forma parte de la red básica, está en fase de estudio informativo. Para poder ejecutar todo esto necesitamos 2180 millones de euros.

En la red convencional tenemos actuaciones en marcha para suprimir 4 de los 17 pasos a nivel y vamos a trabajar para implantar ASFA digital en 176 kilómetros.

En el País Vasco, en el corredor Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria tenemos actuaciones importantes todavía que realizar, como en el Bilbao-Santander, como Pamplona-Alsasua y la “Y” vasca. Para poder ejecutar estas líneas de alta velocidad en esta comunidad quedan pendientes de pagar 4417 millones de euros, lo que incluye el desarrollo de lo que conocemos como la “Y” vasca en Álava y Vizcaya, que permitirá por fin que el ave llegue al País Vasco.

También hay que actuar en la red convencional. Tenemos actuaciones en marcha para suprimir pasos a nivel, se ha previsto el desarrollo de dos plataformas logísticas en Lezo –que está entre Irús y Pasajes– y en Jundiz, en Vitoria, y se encuentra en ejecución el nuevo acceso al puerto de Bilbao. En el plan global de cercanías estudiaremos las mejoras tanto en Bilbao como en San Sebastián e Irún de las cercanías, que saben que están gestionadas por Renfe y por Feve.

Comunidad Valenciana. La llegada del ave a Alicante y a Castellón es prioritaria para el Gobierno, y por eso seguiremos trabajando; actualmente, de los 955 kilómetros de la línea de levante solo están en servicio 438. Asimismo, la integración del ferrocarril en Valencia a través de la sociedad Valencia Parque Central y la integración del ferrocarril en Alicante, que se está realizando a través de la sociedad Avant. El corredor mediterráneo, señorías, con una longitud total prevista de 1300 kilómetros, fue incluido por la Comisión Europea como red básica en la propuesta que se ha mandado al Parlamento y nuestro Gobierno la ha ampliado, incluyendo Almería-Málaga-Algeciras, y



también se han incluido las conexiones y las mejoras de los puertos de Valencia, Sagunto, Alicante y Castellón. Estos cuatro puertos son clave para la riqueza no solo de la Comunidad Valenciana, sino de todo el corredor mediterráneo. Me detengo aquí para decirles que el corredor mediterráneo es para el Gobierno de España una prioridad, pero para que el corredor mediterráneo sea una realidad –y para nosotros, repito, es prioritario– hay que invertir todavía en torno a los 50 000 millones de euros.

En la red convencional vamos a trabajar para renovar 130 kilómetros de vías férreas e implantar ASFA digital en 52 kilómetros. Asimismo, son de destacar las actuaciones en más de 80 pasos a nivel. En cercanías impulsaremos el plan de cercanías de la Comunidad Valenciana, que prevea inversiones por un importe de 3400 millones de euros. Para poder ejecutar estas líneas de alta velocidad en la Comunidad Valenciana quedan pendientes –en la Comunidad Valenciana– 5709 millones de euros.

En Canarias, y termino con esta parte de ferrocarril, estamos trabajando para que sea posible firmar nuevos convenios con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria que permitan continuar con los trabajos de desarrollo de la red ferroviaria. Asimismo, seguiremos colaborando con la comunidad autónoma de Baleares en el desarrollo de sus infraestructuras ferroviarias.

Voy a pasar, señorías, a aeropuertos. Señorías, en infraestructuras aeroportuarias debemos garantizar que se racionalicen las inversiones, acometiéndose de manera selectiva, primando su impacto a corto y medio plazo. Señorías, no realizaremos inversiones aeroportuarias como algunas de las que se han ejecutado en los últimos años y que lastran las cuentas, no solo de los aeropuertos y de AENA, sino que lastran las cuentas de todos los españoles. Queremos aeropuertos que sean competitivos, queremos aeropuertos que tengan unos costes ajustados, queremos infraestructuras que en buena medida se paguen y queremos infraestructuras que estén planificadas en años, pero no infraestructuras que no se van a llenar ni en treinta o cuarenta años.

AENA, a partir de ahora, utilizará criterios de rentabilidad y eficiencia y fíjense de que inversiones les hablo en AENA en estos años: la ampliación de la pista de vuelos del aeropuerto de La Coruña; la ampliación del campo de vuelos de Málaga –se han hecho edificios, pero no se ha ampliado la pista de vuelo, ¡qué cosas!–; la ampliación de los edificios terminales de los aeropuertos de Vigo y Gran Canaria y la ampliación de edificio terminal T2 de Valencia; la puesta en explotación de los ILS de la categoría 1 en la cabecera 23 del aeropuerto de Murcia y del ILS, categorías 2 y 3, en el aeropuerto de Zaragoza, ayudas radioeléctricas que facilitan la aproximación y descenso, como saben, de las aeronaves en condiciones adversas; las nuevas torres de control en los aeropuertos de La Palma, Pamplona y Sabadell; la puesta en explotación de la adecuación del edificio terminal del aeropuerto de Ibiza; la puesta en explotación de la fase 2 de La Palma; la ampliación del aparcamiento de vehículos del aeropuerto de Sevilla –porque ahí sí que es necesario–; la plataforma de estacionamiento y sistema automático de tratamiento de equipajes en el aeropuerto de Fuerteventura y los estudios de mejora operativa de Las Palmas.

Puertos. Además de uno de los objetivos claves de competitividad de nuestro país, nuestro sistema portuario debe alcanzar una mejor rentabilidad social y económica y por eso tenemos que adecuar nuestros gastos a nuestros

ingresos. En el ámbito económico-financiero nos proponemos salvaguardar la viabilidad económica-financiera en las autoridades portuarias; hacer transparente y objetivar el valor de las tasas y bonificaciones a aplicar en cada autoridad portuaria; racionalizar las nuevas inversiones y, sobre todo, señorías, pagarlas; mantener todas las obras portuarias actualmente en fase de ejecución, como son las siguientes: la habilitación y atraques de la nueva dársena de Langosteira, en el puerto de A Coruña; la terminación de las obras de la Isla Verde, en Algeciras; la nueva terminal de contenedores de Cádiz; los muelles en el puerto de Ibiza; la gran terminal de contenedores –y digo gran, porque es grandísima y muy importante– del El Prat, en el puerto de Barcelona; el nuevo puerto de Granadilla en Tenerife; la conexión ferroviaria con el puerto de Ferrol o las obras de abrigo de la nueva dársena del puerto de Valencia. Se establece un objetivo de inversión pública de 2000 millones de euros, de 2012 a 2015; vamos a potenciar la inversión privada y la colaboración pública-privada, en la provisión de infraestructuras, a través del modelo concesional demanial, como lo vamos a hacer en el puerto de Barcelona, tenemos un objetivo de inversión privada del 40%.

En el ámbito de la prestación de servicios en los puertos también queremos mejorar la relación calidad-coste. Pero, señorías, no debemos de olvidar que las infraestructuras son el sustrato para el desarrollo eficiente y competitivo del transporte, que constituye una actividad esencial del crecimiento económico.

En materia de transporte, la actuación de este ministerio estará presidida por los principios de contribución al crecimiento económico y creación de empleo, fortalecer la cohesión territorial, mejorar la eficiencia y la planificación, impulsar la calidad y garantizar el ejercicio de los derechos de los usuarios.

En primer lugar, me voy a referir al transporte terrestre de viajeros, ámbito en el que vamos a llevar a cabo las siguientes actuaciones: Primero, definir los servicios ferroviarios de media distancia que tienen que estar sujetos a obligación de servicio público y potenciarlos; segundo, establecer nuevas fórmulas que permitan que los contratos entre la Administración del Estado y el operador que presta los mismos, en este caso, Renfe operadora, se formalicen siguiendo un criterio estricto de eficiencia y garantizando unos niveles adecuados de seguridad y calidad; en tercer lugar, la mejora en los sistemas de información y venta de billetes de Renfe operadora, y también les anuncio una política de flexibilización de los precios de esta compañía; además, vamos a modernizar y mejorar el material móvil de Renfe, con una inversión que alcanza los 609 millones de euros; y la implementación del Plan de renovación de las concesiones de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera, pues nos encontramos con tramos esenciales sin cubrir y con algunos otros que tenemos que estudiar.

Mercancías. En el ámbito del transporte –se lo dije antes– mi principal prioridad va a ser la mejora de la participación del ferrocarril en el mismo, que, en este momento, está en torno al 4% o menos, cuando otros países de la Unión Europea están entre el 18% y el 20%. Por eso, los técnicos de ferrocarril me apuntan que las soluciones son las siguientes: la promoción de surcos preferentes de mercancías en los corredores paralelos de alta velocidad, como es el caso de Madrid-Zaragoza-Barcelona; el desarrollo de lo que se conocen ya como las autopistas ferroviarias; la construcción de vías de circunvalación específicas para mercancías en grandes ciudades y no como ahora que vemos

vagones aparcados durante horas en los aparcaderos de las estaciones; la conexión de los puertos de interés general a la red ferroviaria y la mejora de la logística integral de lo que se conoce como transporte puerta a puerta en el ámbito de Renfe operadora.

Y, por último, por lo que se refiere al transporte terrestre, quiero anunciarles que vamos a retomar el proyecto de ley –que ya vino aquí, a esta Cámara– de ordenación del transporte terrestre.

En el transporte marítimo es importante el refuerzo de la capacidad competitiva y la eficiencia y eficacia de la Marina Mercante, mediante un marco regulatorio adecuado, que minimice las trabas y cargas administrativas, pero que, a la vez, permita que nuestras empresas navieras compitan en un sector con un alto grado de globalización. Vamos a garantizar que los buques naveguen por nuestras costas y que lo hagan cumpliendo los más altos estándares de seguridad y, por eso, para mí, en esta materia, la seguridad es la prioridad y también la protección del medio marino.

Señorías, revisaremos el Plan Nacional de Seguridad y Lucha contra la Contaminación Marina, con la garantía de que todos ellos redundarán en la potenciación del transporte marítimo, como modo sostenible y seguro. Debo recordarles que el Servicio Público de Salvamento en España cuenta con una dotación y medios avanzados tecnológicamente, que se encuentran en este momento distribuidos por todas las comunidades autónomas.

Paso al transporte aéreo, dando respuesta, además, a alguna de sus señorías. El sector aéreo, señorías, desempeña un papel fundamental en el desarrollo socioeconómico de nuestro país. Es una pieza, yo diría, insustituible de la creación de empleo y riqueza. España es el tercer país de Europa en movimiento de pasajeros, con casi 204 millones en 2011 y el cuarto país con más vuelos de Europa, cerca de 1 800 000 vuelos en nuestro espacio aéreo. ¿Pero cuál es la situación actual, señorías? Pues que durante los últimos años hemos sido testigos de la progresiva apertura y liberalización de este sector y hemos podido comprobar los beneficios que ello ha traído consigo; no obstante, la elevada vulnerabilidad del sector frente a acontecimientos externos, como la situación económica o los efectos del precio del combustible, están dificultando el crecimiento y desarrollo del sector y están exigiendo a las empresas redoblar sus esfuerzos para superar esta coyuntura adversa. No obstante lo anterior, nuestro sector aéreo presenta importantes potencialidades y fortalezas que deben de constituir la base para fomentar el crecimiento y desarrollo sostenible del sector. Señorías, el primer desafío al que se enfrenta la política de transporte europeo es el de situar al sector aéreo en condiciones óptimas para competir con los diferentes agentes del sector, europeos e internacionales, y contribuir al crecimiento de nuestra economía. Para ello, nos proponemos seis objetivos: El primero, la mejora de la seguridad, mediante la incorporación, les anuncio, de un nuevo enfoque preventivo; vamos a aprobar el programa estatal de seguridad operacional, así como reforzar la seguridad aérea en el ámbito de los trabajos aéreos. El segundo objetivo será la mejora de la calidad de los servicios de protección de los derechos de los pasajeros, mejorando los niveles actuales de puntualidad que son, desde luego, poco presentables en el transporte aéreo. El tercer objetivo será potenciar el sector del transporte aéreo español mejorando su competitividad, a través de medidas que beneficiarán a las compañías de transporte regular de pasajeros, como son las diversas actuaciones para la implantación efectiva del Cielo Único Europeo,

que van a mejorar la eficiencia en la asignación de franjas horarias en los aeropuertos, lo que se conoce como *slots*, y las operaciones aeroportuarias de asistencia en tierra. Acuerdos con otros países no europeos van a ser fundamentales –también europeos–, que permitan establecer nuevas rutas aéreas o el crecimiento de las ya existentes, potenciando el desarrollo internacional del negocio de nuestras compañías aéreas y aeropuertos. Este va a ser uno de los grandes retos del departamento. El cuarto objetivo es equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental. El quinto es reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica, a través de iniciativas que ya conocen como el programa de investigación SESAR, que es el brazo tecnológico de la iniciativa Cielo Único. En sexto lugar, hay que reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes de Fomento. ¿Y cómo lo vamos a hacer, señorías? Lo vamos a hacer, en primer lugar, definiendo un nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Como ya he puesto de manifiesto en repetidas ocasiones, con AENA tenemos oportunidad de contar con una empresa española número uno —repito, número uno— en el mundo, en un sector tan estratégico y vital para la economía global.

La definición del nuevo modelo va a requerir tres pasos. Primero, un plan de evaluación de rendimiento. Este plan promoverá una mejora del diseño del espacio aéreo español, mayor automatización, mayor productividad, mejora en los efectos sobre el medio ambiente entre otras metas. En definitiva, España se integrará con eficacia y eficiencia en el cielo único. Segundo, señorías, no queremos malvender —como hemos visto en el pasado— sino que queremos poner en valor a AENA, a través de un plan estratégico y de negocio, que estamos llevando a cabo, que le permita enfrentarse con éxito a retos de la evolución competitiva del transporte aéreo.

Queremos dar entrada al capital privado aportando eficiencia en la gestión. En la definición de este modelo vamos a desarrollar la ley que aprobó el gobierno socialista, vamos a facilitar la participación de los agentes implicados y, en especial, de las administraciones territoriales con la creación y aprobación de un Real Decreto de los comités de coordinación aeroportuaria. Sus funciones serán recogidas en este Real Decreto y serán fundamentales para las políticas aeroportuarias, para las políticas urbanísticas y medio ambientales, para las servidumbres aeronáuticas y acústicas, como recoge ya la ley, y para la accesibilidad y conectividad de nuestros aeropuertos con otras vías de transporte.

Nuestro segundo pilar será el reafianzamiento del papel del regulador y del supervisor para garantizar la prestación de los servicios, especialmente en lo que se refiere a seguridad, eficiencia económica, calidad, sostenibilidad medioambiental y accesibilidad. También, señorías, las bonificaciones y las OSP, las obligaciones de servicio público en el transporte aéreo y marítimo en territorios no peninsulares, van a ser claves en esta etapa.

Quisiera referirme en este momento y en este punto al compromiso del ministerio para asegurar una adecuada movilidad de los ciudadanos que residen en territorios no peninsulares. Sobre este importante aspecto, me gustaría empezar destacando el relevante papel que desempeña el establecimiento por parte del Gobierno de las OSP en rutas aéreas o marítimas cuando se demuestra que las condiciones de libre cuando no son por sí



mismas capaces de atender eficazmente las necesidades de movilidad de nuestros ciudadanos.

Esta medida seguirá siendo un elemento clave para reforzar la vertebración y cohesión de nuestro territorio, prueba de ello es la próxima licitación pública que les anuncio que realizará el Ministerio de Fomento para mantener la conectividad aérea de El Hierro y La Gomera con el resto de las islas dada la decisión de la única compañía aérea que venía operando de abandonar esta ruta.

En esta línea también quiero anunciarles, esta vez para el ámbito de las islas Baleares, que el compromiso del Gobierno es establecer una nueva OSP en el enlace aéreo que une la isla de Menorca con Madrid que, tras el cese de operaciones de la compañía SPANAIR, vio desaparecer la única conexión aérea directa que tenía con Madrid.

Por último, me gustaría destacar la especial importancia que tiene el esquema de bonificaciones aplicado en los billetes de transporte que adquiridos por los ciudadanos residentes en las regiones no peninsulares. En este sentido, el Gobierno va a continúa apostando por este tipo de bonificaciones como elemento clave para acercar distancias y reducir los costes asociados a la insularidad. Para ello optimizaremos el sistema actual con el firme objetivo de corregir las ineficiencias detectadas y poder reforzar así la eficacia y equidad de este tipo de ayudas.

Señorías, no quiero finalizar este apartado de la comparecencia relativo al transporte sin referirme a los derechos de los usuarios. Muchas veces en esta comisión —yo he pertenecido durante años a la Comisión de Fomento— pensamos en kilómetros y kilómetros, en kilómetros de carreteras, pero cuando pensamos en eso también tenemos que pensar que detrás hay un usuario. Cuando pensamos en aviones, detrás hay un usuario. Por eso, mi departamento trabaja en la elaboración de una carta de derechos de los usuarios de las infraestructuras y el transporte.

Esto no va a ser un panfleto. Esto no va a ser un documento. Esto va a ser una norma, una norma que dé derechos a los usuarios. Esta carta condensará en un único texto los derechos que asisten al ciudadano como usuario de los transportes y las infraestructuras. Pondrá el centro de atención en la seguridad del viajero y las operaciones. Alentará la competencia entre los proveedores y operadores en aras a ofrecer una mayor calidad en la prestación de sus servicios en los que la tecnología jugará un papel decisivo. Y promoverá nuestra buena imagen nacional e internacional; es decir, esta carta tiene que ver con que tenemos que tener la “marca España “ para que sea un referente para el sector del turismo internacional que atrajo a más de 56 millones en el año 2011, pero también para todos los millones de españoles que utilizan todos los días las cercanías, el ferrocarril de larga distancia, los autobuses y también —como saben— los aviones; por no olvidar en este momento algo tan importante para las islas como es el transporte marítimo, clave para nuestros territorios no peninsulares.

A todo lo anterior, me gustaría añadir que les hablo de un derecho de los ciudadanos básico, el de viajar en los términos acordados que son: el horario, que podría parecer una cosa elemental, pero no lo es, la duración, que tampoco lo es, la frecuencia, que tampoco, porque de vez en cuando un avión que tiene que salir a las diez menos diez no sale y más tarde lo hace a las ocho menos diez. ¿Verdad que les suena? Y también la puntualidad. Hemos ganado

casi un *guinness*. Este año hemos aportado parte de la impuntualidad que tiene el cielo europeo a nuestro cielo en España. Y no nos lo podemos permitir. No nos lo podemos permitir, señorías. No nos lo podemos permitir porque está en juego el futuro no solo de la calidad de un servicio, sino de la economía de nuestro país.

También vamos a regular el derecho a elegir, que también lo tenemos los ciudadanos, elegir el método de reserva y pago más adecuado, de recibir toda la información de una manera fiable, neutra y precisa —la información de un servicio público tiene que ser neutra—, el derecho a reclamar y a recibir compensaciones a que hubiera lugar en caso de incumplimiento. También hablo del derecho a que los medios de transporte sean accesibles independientemente de las condiciones físicas de los usuarios. Me he encontrado con algunos compañeros que cuando quieren viajar en un avión no se les movía el brazo del asiento, con lo cual no podía pasar desde la silla de ruedas al asiento.

A todo lo anterior quería añadir dos elementos —si me lo permiten sus señorías—, el primero, los derechos de los usuarios afectados por la quiebra de cualquier compañía de transporte que estará regulado en esta norma; el segundo, que la carta recogerá los derechos derivados de la adquisición de un billete integrado que redundará en beneficio de los ciudadanos en términos de precio y calidad.

La última parte de mi intervención —voy terminando ya, señorías, pues, como ven, he condensado cinco intervenciones en una sola; espero, por eso, que sus señorías sean generosas y me permitan tomarme un poco de té— versará sobre la política de vivienda. Las políticas de vivienda del ministerio son claves también para el futuro de la cohesión social y territorial, la competitividad económica y la sostenibilidad. Las competencias que el ministerio tiene en arquitectura, en vivienda y en suelo.

A partir de estos principios, los ejes principales en los que se va a estructurar nuestra política son muy claros: la rehabilitación de viviendas y del patrimonio arquitectónico y la promoción del alquiler como el modo de acceso básico a la vivienda y todo en el marco del permanente diálogo con las administraciones públicas y con los agentes económicos y sociales. A partir de aquí señalaré, primero, cuales son los principales objetivos a alcanzar. Primero, la rehabilitación. Por lo que respecta a la rehabilitación, este subsector se sitúa, en el caso español, muy por debajo de la media europea en términos de valor añadido bruto respecto del total del sector de la construcción. Existe un importante margen de maniobra y más si se tiene en cuenta que la rehabilitación genera más empleo y actividad que la construcción nueva en estos tiempos de crisis y en casi todos.

Entre los objetivos que debemos perseguir con la rehabilitación están los siguientes: mejorar las condiciones residenciales, la habitabilidad y la sostenibilidad de las viviendas y edificios, contribuir a resolver el problema de la infravivienda vertical en las ciudades y promover la rehabilitación integrada de barrios completos.

En alquiler, como es sabido, este mercado en España es residual, al suponer únicamente el 16,9 del parque total de viviendas. Ello obedece a muchas causas, entre otras, a que la oferta de alquiler es muy limitada; circunstancia aun más sorprendente si se tienen en cuenta que la cifra de viviendas vacías supera, como saben, los 3 millones, casi el 15% del total. Para

variar la situación, el principal objetivo que debemos perseguir es fomentar el alquiler, facilitando el acceso a la vivienda a los sectores más vulnerables, y en especial a los jóvenes, lo que, además, favorecerá la movilidad y el empleo.

Promoción de la vivienda protegida para alquiler. Para otorgar la máxima prioridad a la rehabilitación del alquiler no se puede postergar la promoción de viviendas. En este sentido, debemos mantener los compromisos adquiridos y marcados como meta de la promoción de vivienda protegida en alquiler en la medida en que las condiciones financieras la hagan posible, promoviendo la participación de la iniciativa privada y el sector cooperativo, introduciendo fórmulas de estímulo. Quiero anunciarles que estamos en conversaciones con el BEI para facilitar el crédito a las empresas y a los ciudadanos para la vivienda protegida en alquiler y para la generación urbana. Además, vamos a impulsar todas aquellas inversiones dirigidas a la recuperación y la puesta en valor de nuestro patrimonio arquitectónico, entre otros, a través de los fondos del 1% cultural.

Para aproximarnos a estas metas, nos proponemos abordar una serie de proyectos y medidas concretas, como son: desde el punto de vista de la planificación, elaborar una estrategia global de la política de vivienda para incluir en el Pitvi. En segundo lugar, un nuevo plan estatal de fomento para la generación, que se llamará plan estatal de fomento para la regeneración urbana y el alquiler 2013-2016. Reajustaremos en este plan el programa de ayuda a inquilinos con el fin de facilitar el acceso al alquiler de las personas afectadas por los desahucios, en la línea con lo dispuesto en el nuevo Real Decreto-Ley de Medidas Urgentes que ha aprobado el Gobierno.

En esta línea, como saben, este real decreto establece medidas para paliar el problema de los desahucios para las personas en riesgo de exclusión social. En él se fijan los umbrales que dan entrada al colectivo a proteger; se limitan los intereses de demora y se reforman los procedimientos de ejecución extrajudicial.

Junto a este real decreto se incluye un código de buenas prácticas que podrán suscribir todas las entidades financieras; una vez suscrito, su cumplimiento será obligatorio. En este código se abordan diferentes posibilidades de refinanciación de las deudas y se incluye como solución –como última solución– la dación en pago, que supondrá la cancelación del total de la deuda y que, compartirán conmigo, es una gran demanda social que entendíamos no podíamos desatender.

Señorías, también vamos a trabajar –estamos trabajando ya– en la elaboración de un nuevo texto –un texto refundido– de la Ley del Suelo, de la Ley de Arrendamientos Urbanos y de la Ley de Ordenación de la Edificación y el Código Técnico de Edificación. En este campo, señorías, nos hemos encontrado en Sepes, en la Sociedad Pública, que no ha habido equilibrio presupuestario en los últimos años. Lamentablemente, la situación que nos hemos encontrado va a marcar la actuación de los próximos. Hay que dar salida a la oferta de suelo urbanizado en cartera. Sepes cuenta con más de 6,2 millones de metros cuadrados de suelo ya transformado pero, como saben, para los que no encuentra comprador. Hay que ejercer un papel de reequilibrio territorial, hay que realizar un mapa de suelo industrial en España y hay que poner en valor los activos inmobiliarios de las administraciones locales y regionales, y hay que recuperar los suelos obsoletos.

Señorías, todo esto que les he venido diciendo hasta ahora se puede hacer a pesar de que el Ministerio de Fomento se ha sometido a un régimen, a una dieta de especial adelgazamiento; un plan de austeridad y eficiencia del Grupo Fomento, señorías, que le hacía falta; le hacía falta en cuanto al ámbito y, desde luego, en cuanto al modo de cómo se estaban ejerciendo las responsabilidades.

Lo primero que va a primar es el rigor económico, y por eso hemos querido dar ejemplo reduciendo nuestra estructura de 3 secretarías de Estado a una sola, suprimiendo una cosa –digo cosa porque era una secretaría general de relaciones institucionales–. Creo que yo tengo relaciones institucionales, pero me pregunto: ¿cómo es posible que hubiera un secretario general de relaciones institucionales? En primer lugar, estamos haciendo un esfuerzo de reducción de esta estructura a todos los niveles, y también estamos en un proceso de reducción en los entes públicos empresariales y sociedades mercantiles. Como saben, el Grupo Fomento tiene 214 entidades públicas, de las cuales tenemos participación mayoritaria en 84.

Por último, tenemos previsto la optimización de los recursos humanos y económicos disponibles para llevar a cabo las actuaciones del departamento y un plan de austeridad que les voy a anunciar. Primero, en materia de contratación, promoveremos la formalización de contratos que abarquen a todo el departamento, buscando economías de escala para aumentar la eficiencia en aquellas materias que afecten a los servicios comunes, como son las comunicaciones o la energía. En todo caso, señorías –y remacho–, la Junta de Contratación del Departamento orientará su actividad hacia tramitaciones de contratos que sean susceptibles de adjudicarse en un único procedimiento a través de sistemas abiertos y por lotes, aunando en todo momento la agilidad, la transparencia y la competitividad en las adjudicaciones. No he podido ser más clara.

En segundo lugar, pondremos en marcha el plan de eficiencia energética, el impulso del plan de activación de la eficiencia energética que tiene por objeto reducir el consumo de energía del departamento en más de un 20% de aquí a 2016; se implantarán medidas derivadas de las auditorías de eficiencia energética realizadas por el Igea y por el Isdefe. Renovaremos de forma integral las instalaciones eléctricas, porque nos hemos encontrado con que parte de ese desahorro energético viene por parte de las instalaciones; racionalizaremos la gestión del patrimonio inmobiliario –que buena falta le hace–, y potenciaremos la tramitación electrónica.

Por último, señorías –y no por ello es una de las tareas más importantes de mi departamento–, quiero hablar de Lorca porque, como saben, han transcurrido 10 meses desde que tuvieron lugar los movimientos sísmicos, los terremotos que azotaron a esta localidad el 11 de mayo.

Señorías, a pesar de lo que se ha hecho queda muchísimo por hacer. Y por eso estoy trabajando para eliminar los obstáculos normativos y administrativos –naturalmente cumpliendo con la legalidad– que impiden en este momento que Lorca recobre la normalidad, y asegurar su desarrollo económico y social. La reactivación, la reparación de Lorca es fundamental, que vuelvan a abrir los negocios; la reconstrucción de las viviendas, la rehabilitación de su patrimonio histórico-artístico –para mí, una de las claves es la reactivación industrial y comercial–: 13 millones de euros este año los vamos a destinar para la reindustrialización, ayudas para actuaciones de



reindustrialización que tendrán como finalidad la regeneración o la creación de tejido industrial con el objetivo de fomentar la inversión tanto en infraestructuras industriales como iniciativas empresariales de carácter productivo. Vamos a articular una línea de ayudas también para los comerciales individuales que, señorías, no tenían seguro, que no han podido cobrar y no han podido recibir nada, ni un euro. Todo este paquete es de más de 1 millón y medio de euros, pero para ellos es clave. Somos conscientes de que el turismo es un motor muy poderoso para reactivar Lorca, por eso vamos a promover el turismo en esta ciudad a nivel internacional en todas las exposiciones, congresos, ferias internacionales mediante programas de promoción turística de Lorca.

Y, por otro lado, además de los estímulos fiscales que ya se han anunciado en el régimen de módulos del IRPF e IVA, así como en la exención del IBI, en los próximos días anunciaremos nuevas ventajas fiscales. Es necesario intensificar los esfuerzos para hacer posible que lleguen las ayudas con un mayor ritmo a sus destinatarios. Tenemos que aunar esfuerzos entre todos porque Lorca nos necesita a todos. El fruto de todo este esfuerzo debe revertir en los ciudadanos, debe revertir en reconstruir o construir viviendas para todas las familias. Esta es, sin duda, la tarea más importante que tenemos por delante, y hay que hacerlo, señorías, hay que hacerlo porque, si no, vamos a defraudar a todos los lorquinos.

Termino. Señora presidenta, señores miembros de la Mesa, señores portavoces, señorías, esta no es una legislatura cualquiera, no es una legislatura más. Vivimos una profunda crisis económica que ha dejado sin empleo a más de 5 millones de personas y a más de la mitad de nuestros jóvenes. Se han cerrado miles de empresas y, señorías, seguro que muchas de ellas no van a volver a abrir –espero que las menos–. No podemos pensar que superaremos esta situación dejando pasar el tiempo –como se pensó–. Esto ya se ha intentado con resultados negativos. Señorías, saldremos de la crisis, y lo haremos todos juntos. Por eso tenemos que hacer reformas que supondrán –que suponen– cambios y esfuerzos reales, y lo haremos para garantizar un futuro mejor a las próximas generaciones. Por cierto, hablando de generaciones, no hay nada mejor que hablar de infraestructuras; las infraestructuras que se diseñen hoy son las que van a tener en 2030. Por eso, señorías, me he permitido decirles que tenemos que vertebrar todo nuestro país; que tenemos que poner en marcha aeropuertos –pero aeropuertos con pasajeros–; que tenemos que hacer llegar la alta velocidad a todas nuestras comunidades autónomas; que tenemos que priorizar lo importante y que las políticas de infraestructuras, transporte y vivienda son políticas de Estado.

Y, por eso, señorías, termino diciéndoles que me gustaría trabajar con ustedes en los próximos meses para alcanzar un pacto de Estado donde pudiéramos recoger las cosas que he expuesto aquí, pero, sin duda, señorías, seguro que ustedes tienen muchas propuestas y con todas ellas me gustaría contar para este plan de infraestructuras, transporte y vivienda que tanto necesita nuestro país. Necesitamos acuerdos políticos amplios que vertebrén las estrategias de largo plazo y, al mismo tiempo, un permanente concurso de la sociedad civil, no solo como promotores o usuarios de infraestructuras y modos de transportes, sino como actores de la acción del Gobierno en esta materia. Es preciso que los usuarios, las personas sean realmente las protagonistas de nuestras políticas de transporte, vivienda e infraestructuras.

Muchas gracias, señorías, por su paciencia.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora ministra, por su exhaustiva explicación.

Pasamos ahora a un turno de portavoces de grupos solicitantes de la comparecencia de la ministra y también del senador Martínez Oblanca, quien la ha solicitado individualmente.

Por tiempo de 10 minutos, como cada portavoz, tiene la palabra en primer lugar el senador don Juan Manuel Fernández Ortega, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora ministra, gracias por su comparecencia y suerte en la gestión, en interés general del país.

Esta tarde, tengo la sensación de que nos ha dado usted, en términos taurinos, una larga cambiada. Nos ha hablado de lo que a usted le ha parecido pero no de lo que tocaba, entendemos nosotros. Habíamos pedido su comparecencia para que nos explicase cuál es su programa de trabajo en el ministerio, pero para esta legislatura, que es de lo que toca hablar en este momento. Queríamos conocer cuál es el programa de trabajo de su ministerio en los próximos cuatro años. Nos tocaba hablar del futuro inmediato, pero usted nos ha dado algunas pinceladas del pasado y, sobre todo, del futuro lejano. Le reconozco el arte, pero no deja de ser una larga cambiada lo que nos ha dado esta tarde.

Usted ha venido aquí con el objetivo de dejar contentos a todos y ganar tiempo. Usted debía explicarnos qué va a hacer, en qué orden y con qué recursos, pero lo que ha hecho ha sido darnos una larga lista, nos ha dado dos planes a largo plazo, nos ha hablado de los planes de redes transeuropeas hasta 2030 y 2050 y nos ha hablado de lo que quiere incluir en el Pitvi, fiándolo a 2024. Al final, en esta tarde, después de una larga intervención, exhaustiva y muy detallada, seguimos sin saber qué va a hacer usted y su ministerio en esta legislatura, qué obras se van a acometer, en qué plazos, con qué fechas.

Aunque solo sea una anécdota, fíjese en que no nos ha dado siquiera una fecha en algo en lo que se compromete por segunda vez en esta Cámara. Ha hablado de la obligación de prestar un servicio público y licitar próximamente un concurso para la conexión entre La Gomera y El Hierro, porque había abandonado la ruta aérea la compañía que lo prestaba, y, como la vez anterior, nos ha vuelto a decir hoy que próximamente ya nos dará una convocatoria. Ni siquiera ha sido capaz de darnos una fecha en este asunto, que, como digo, es anecdótico. Pero, en general, esta tarde no la hemos escuchado dar ninguna fecha concreta ni ningún compromiso. Han sido ocasionales y excepcionales las fechas a que se ha referido.

Otro elemento que, aunque pueda parecer anecdótico, resulta significativo es que estamos en un momento de crisis muy grave, se han hecho anuncios de recortes muy importantes en las inversiones y, sin embargo, de lo que le hemos oído hablar a usted sobre recortes ha sido respecto a la gestión del ministerio, pero no en la gestión referida a las infraestructuras, sino a la gestión del día a día del ministerio. Eso es lo único que le hemos escuchado en cuanto a hacer un plan de austeridad. Y, claro, queremos conocer qué obras se van a ver afectadas, qué infraestructuras se van a ver afectadas por esos recortes que anuncia su Gobierno y queremos saber en qué plazos se van a

ejecutar las obras. Ustedes tienen la obligación de darnos explicaciones, forma parte de su tarea de gobierno: explicar a la ciudadanía qué es lo que va a hacer, cómo y cuándo y cómo lo va a financiar, y nuestra obligación es la de controlar, pero créame que hoy no nos ha dejado ningún margen para que podamos controlarlo. Nosotros no sabemos qué obras va a finalizar ni cuando, ni cuál es su prioridad. Nos ha dado un listado enorme de obras, pero no sé cuáles son las que usted va a acometer inmediatamente, cuáles son las que usted va a parar, si hay alguna que se va a ver afectada por los recortes.

Le pregunté en el Pleno de esta Cámara cómo iban a afectar los recortes presupuestarios a su ministerio. Ustedes habían hecho un acuerdo de no disponibilidad de 1600 millones de euros, después el ministro Montoro ha dicho que va a recortar el 40% las inversiones en este país y recientemente hemos visto que van a añadir otros 5000 millones. Usted me dejó sorprendido – que es una forma elegante de decirlo, créame- con su respuesta la primera vez que hablamos los dos. Usted se levantó y, con mucha contundencia, me dijo que ninguna obra se iba a ver afectada. Creo que eso no es correcto en el sistema en que nos encontramos. Usted tiene que decirnos qué obras va a acometer, cuáles se van a detener, cuáles se van a retrasar, si es que algunas se van a ver afectadas. No creo que ninguna se vaya a ver afectada, con el recorte tan importante del que están ustedes hablando.

No pretenda que nos creamos que no va a verse afectada ninguna obra. Y es necesario que conozcamos cuál es su planificación. Entendemos que usted tiene que priorizar, y creo que lo está haciendo. Estoy convencido de que usted está planificando y tiene en cuenta los recortes, pero no quiere que los conozcamos. Eso es lo que entiendo que usted está intentando hacer con sus intervenciones públicas, y, sobre todo, no quiere que los conozcamos como sus presupuestos hasta que no pasen las elecciones andaluzas y asturianas porque están instalados en un cálculo electoral, en lugar de buscar el interés general.

Nos preguntamos de qué sirve hacer una larga lista de cosas imprescindibles y prioritarias en la que está todo, cuando sabemos que todo no se puede hacer de inmediato ni a la vez, incluso que hay cosas que ni siquiera están programadas para empezar a ejecutarlas, puesto que todavía no figuran los proyectos. ¿De qué nos sirve a los ciudadanos que usted nos diga que en un día lejano –lo ha fiado a 2024, y ya veremos si está usted o alguno de nosotros aquí para controlarlo- estarán terminadas todas las obras de las que ha hablado? Y esa es la fecha cercana, porque las relativas a las redes europeas las fijamos a 2030 y 2050.

Nosotros le exigimos que nos diga qué va a ejecutar en esta legislatura, con qué prioridad, en qué plazos, con qué financiación; qué proyectos va a ir ejecutando, cuáles redactando, cuáles solo planificando. En su día, nosotros hicimos una apuesta muy importante por la obra pública, llegamos a los 20 000 millones de inversión anual y al 1,6% del PIB. Después, con la crisis, tuvimos que aplicar un importante ajuste. Ustedes criticaron duramente ese ajuste del 24% en 2011 y ahora aplican un recorte del 26% sobre lo ya ajustado. En su momento, utilizaron palabras de trazo grueso en sus críticas. Dijeron que era un desastre, que era un frenazo injustificable, una condena al paro para 600 000 ciudadanos y llegaron a llamar al anterior ministro antipatriota. Pero me pregunto cómo calificarían sus recortes sus compañeros que en aquel momento utilizaban esas palabras de trazo grueso. Puede que nos lleven a un

desierto en la inversión y en el empleo en materia de infraestructuras en nuestro país. ¿Se han preguntado a cuánta gente van a condenar al paro con sus decisiones en estos momentos, con lo duro que eran criticando las anteriores?

En una comparecencia como la de hoy es sorprendente que no haya dicho cuál va a ser el recorte que va a tener su ministerio. ¿Puede decirnos con qué cifras está usted trabajando para 2012? ¿Y para 2013? ¿Y para la legislatura? Si hablamos con rigor –y estoy convencido de que usted está planificando y está teniendo en cuenta esas previsiones-, ¿me sigue diciendo lo que en el Pleno, que ninguna obra va a verse afectada? Porque nosotros estamos muy preocupados con los recortes de su ministerio. Son recortes que se suman a los que ya han hecho las comunidades autónomas y los ayuntamientos, y tienen graves consecuencias para el empleo y las infraestructuras. Estoy seguro de que su ministerio habrá estudiado cuánta gente va a perder su empleo con los recortes.

Queremos saber dónde va a hacer los ajustes y si prevé más a lo largo de la legislatura porque estamos escuchando que el próximo año habrá que hacer más recortes sobre lo ya recortado. Intuimos que hasta que no presenten los presupuestos no vamos a conocer las malas noticias porque no quieren que los andaluces ni los asturianos sepan qué obras se van a retrasar o detener.

Nos preguntamos cómo se va a ver afectado el empleo en nuestro país con los recortes de su ministerio y cuánto va a caer el PIB –ese importante 15% del que habla y que aporta Fomento en nuestro país- con esos recortes de más del 40% en la inversión en su ministerio porque es curioso que no haya hecho ni una sola referencia en su intervención a esa cuestión. ¿Cómo se va a ver afectada la economía en nuestro país? ¿Cuántos parados más va a tener este país por las decisiones que está adoptando su ministerio? Hay que tener en cuenta que en los últimos meses las cifras son muy graves.

Usted es una persona experimentada en política y en el Gobierno, así que no me conteste que no dispone de datos. Además, van a presentar el presupuesto en unos días y, por lo tanto, como estoy seguro de que usted ha hecho su tarea, conocerá las cifras que le demando y qué obras va a ejecutar y cuáles no.

Le pedimos que nos diga cuál es la planificación de su ministerio para esta legislatura. Ha venido con la fecha mágica que se les da a los niños, la fecha de los Reyes Magos, el año 2024, y me pregunto por qué ese año, por qué 2024. Ya que estamos, ¿por qué no se ha ido a las fechas europeas de 2030 o de 2050? Así podría usted haber trabajado todavía más cómoda porque los demás partidos, que tenemos la obligación de controlar su labor, contaríamos aún con menos posibilidades de pedirle explicaciones. No encuentro razón alguna para esa fecha, más que el darse una distancia larga para no tener que dar explicaciones y poder decirnos que todo se hará, pero que tranquilos, que se hará cuando se pueda. Gobernar es comprometerse y es programar; tiene que decirnos cuáles son las fechas previstas de las obras y cómo las van a sufragar.

Estamos convencidos de que el señor Rajoy no tenía ningún plan para sacar a España de la crisis y crear empleo, y a las pruebas me remito. Puede que en su ministerio les ocurra algo similar, que hayan llegado sin plan.

Quiero hacerle también algunas preguntas en relación con su intervención y alguna sugerencia con respecto a los temas propuestos. No ha



mencionado cómo se va a resolver el problema de las autopistas de peaje o del equilibrio financiero. Sabemos que no un problema fácil, pero no ha hablado de este asunto ni sobre cómo lo va a afrontar, aunque hemos podido ya leer en algunos artículos que se están planteando alargar los plazos de las concesiones rentables. ¿Va a ser esa la solución que ponga su ministerio encima de la mesa?

En mi grupo parlamentario consideramos que con la red tan amplia de carreteras y de infraestructuras que tenemos, que ha crecido mucho en los últimos años de Gobiernos socialistas, tendrán que aumentar progresivamente los recursos destinados a su mantenimiento.

Con respecto al ferrocarril, este país ha hecho una apuesta muy importante por el AVE –sobre todo con los Gobiernos socialistas-, por un transporte público moderno y eficaz. En este sentido, he escuchado varias veces en su intervención que también lo considera prioritario, pero ni un solo compromiso de fecha de llegada del AVE a las ciudades. ¿Nos puede decir alguna? ¿Se va a comprometer su Gobierno?

Hemos leído en sus intervenciones anteriores y hoy hemos escuchado que ha licitado obras del AVE por cantidades muy importantes. Por ejemplo, ha mencionado que en Galicia se ha licitado en un mes por valor de 966,5 millones para proyectos de obras del AVE y, desde luego, nos felicitamos; sin embargo, ya que ha hecho usted alusión a su provincia de origen, permítame que también yo haga referencia a la mía y le pregunte por qué los tramos del AVE Antequera-Granada, a su paso por Loja, que también están en disposición de ser licitados. ¿Por qué no los ha acometido usted? ¿Por qué unos sí y otros no?

Para los socialistas también es una prioridad en este momento el transporte ferroviario: la calidad, la competitividad, la sostenibilidad ambiental y económica de este transporte. Por eso, creemos que es muy importante apostar por las redes ferroviarias de ámbito urbano y metropolitano como garantía de movilidad de los ciudadanos y por las redes destinadas al transporte de mercancías.

En este sentido, y en tanto que llega el pacto que nos ha anunciado, le reiteraré algunas propuestas del Partido Socialista. Le proponemos un acuerdo para mantener niveles de inversión razonables en obra pública; que tomemos como referencia el 1,25% del PIB, que puede ser la inversión del año 2011; que cumplan los plazos y los compromisos de inversión en cada territorio y que se nos informe de manera veraz y a tiempo.

Ha hablado usted en repetidas ocasiones a lo largo de su comparecencia de la importancia del corredor ferroviario Mediterráneo. Incluso se ha detenido a decirnos que serán necesarios 50 000 millones de euros para este corredor y que lo considera prioritario –aunque creo que esa cifra es la del conjunto de los corredores, seguro que usted dispone de más información que yo-. ¿Va a mantener usted el ritmo de inversión en el corredor ferroviario Mediterráneo? ¿Nos puede decir cuánto pretende que avance en esta legislatura, que es de lo que se trata aquí? ¿Va a estar listo para 2024 o lo dejaremos para otra fecha? Nos ha dado una lista enorme de cifras, pero sin prácticamente ningún compromiso; ese es el resumen de su intervención.

En cuanto al transporte, mi grupo parlamentario entiende que se debe potenciar el papel de España como plataforma logística eficiente, aprovechando nuestra posición geográfica, las inversiones en redes de

infraestructuras que hemos acometido en los últimos años y resolviendo las deficiencias en transporte de mercancías por ferrocarril y en instalaciones logísticas. Ha citado usted, y me ha sorprendido, que hayan incluido en la propuesta para Europa 16 nuevas plataformas logísticas; e insisto en que me ha sorprendido porque he leído que menciona la de Pontevedra, la de Zamora y en sus alrededores, pero ninguna en un territorio tan importante como Andalucía.

La señora PRESIDENTA: Señor Fernández Ortega, vaya terminando.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Le pido unos cuantos minutos más, que luego detraeré de mi última intervención, por dejar ordenadas las ideas.

Nosotros la felicitamos por su planteamiento de seguir adelante con la ley de ordenación del transporte terrestre. Espero que seamos capaces de pactarla y le proponemos que añada una ley sobre la financiación del transporte en España, para regular tanto la participación pública como privada, el pago por uso, etcétera.

Por no alargarme más y, antes de terminar, voy a hacer solo un comentario sobre vivienda. Tenemos un escenario muy grave y complejo en el ámbito de la vivienda en nuestro país. Los últimos datos del INE respecto a la compraventa de viviendas señalan que este sector sigue cayendo, que las tasas interanuales de caída de compraventa de vivienda se van por encima del 26%, que el *stock* es enorme —de 700 000 viviendas— y me gustaría que nos indicase cuál es el plan que ha diseñado para que todo esto salga adelante y podamos resolver un problema muy grave de nuestro país. ¿Cómo piensa ayudar al sector y qué medidas piensa adoptar para agilizar la cuestión? Le he escuchado que va a apostar por el alquiler y creo que deberíamos trabajar en esa línea con las viviendas.

Por otro lado, he escuchado que hablaba del BEI y podríamos mencionar también las medidas que tomó en su día el Gobierno socialista con el ICO, porque la idea es trabajar para facilitar que esas viviendas salgan al mercado y, a lo mejor, la vía del alquiler puede ser buena, por lo que la deberíamos explorar conjuntamente.

Por lo que se refiere a la rehabilitación, compartimos con usted que es un sector con una gran potencialidad y que es estratégico para nuestro país en este momento porque más del 60% del parque inmobiliario de nuestro país cuenta con más de 30 años. Creemos que ahí existe un foco de actividad muy importante y que deberíamos explorar todas las posibilidades que encierra para sacarle beneficio.

En cuanto a la dación de pago —propuesta de la que ha hablado usted— estamos en la línea de que es necesario atender un problema que acucia a los sectores más débiles de nuestra sociedad: la pérdida de la vivienda y, en algunos casos, la deuda. Compartimos con usted el objetivo de resolver ese problema, pero no compartimos la forma en que lo han planteado por su carácter restrictivo y voluntarista. Creemos que hay que ir a una normativa de obligado cumplimiento, y por eso vamos a proponer que se redacte una ley de insolvencia personal que regule el reparto equilibrado de los riesgos entre deudores y acreedores sin que penalice el crédito futuro, y que el asunto se regule, como una norma legal de obligado cumplimiento no

voluntarista, que, a final, se queda en un parche, porque llega a muy poca gente, y en algunos casos ni eso.

Para terminar —gracias, presidenta, por su tolerancia—, quiero decirle que las políticas de su ministerio son de una importancia doblemente estratégica para nuestro país en este momento: estratégicas porque sirven para abordar el principal problema que tiene este país, que es ayudar a la creación de empleo al desarrollo económico, y estratégicas para la vertebración territorial y la cohesión social, como usted ha dicho.

El Grupo Socialista está dispuesto a colaborar. Esperaremos a ese plan que nos ha anunciado, a la vista de que han llegado al Gobierno sin un programa concreto con el que actuar, que no se quede todo en una lista de cosas por hacer, sino que concrete qué cosas se van hacer, cuándo, cómo y cómo se van a financiar.

Muchas gracias, señora presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández Ortega.

Tiene, a continuación, la palabra, don Carlos Martí Jufresa, portavoz del Grupo Parlamentario Entesa Pel Progrés de Catalunya.

El señor MARTÍ JUFRESA: Señora presidenta, señorías, señoras y señores, muy buenas tardes.

Señora ministra, sabe usted que nuestro grupo tiene dos ideas fuerza a partir de las cuales vertebra y enfoca planteamientos en el desarrollo de las infraestructuras para nuestro país. La primera es entender las infraestructuras como absolutamente claves para la recuperación económica como base de un crecimiento duradero y sostenible, por su influencia en la competitividad de la economía de nuestro país y, en particular, de su sector exterior, pero también para el buen funcionamiento del mercado interior. Las infraestructuras no son, pues, un gasto, sino claramente una inversión, y en tiempos de crisis más que nunca.

La segunda idea fuerza es entender España como una España en red y no una España radial, como la que durante muchos años se ha venido desarrollando y como la que, hasta que no demuestre lo contrario, su partido entiende que debe funcionar sobre todo en materia de infraestructuras. Que haya realmente oportunidades para todos —para todas y todos— los españoles, tiene que ver con romper el centralismo de las infraestructuras. En una España moderna, en nuestra España moderna, no cabe esta idea de la España radial y tiene que ser claramente superada por un concepto en vigor en cualquier país, como digo moderno: la España en red.

A partir de estas dos ideas fuerza me gustaría exponerle, muy brevemente, los criterios básicos que se deducen para priorizar la gestión, la actuación en materia de infraestructuras en estos años que se avecinan, en estos tiempos de restricciones tan importantes en los que ya estamos inmerso. Por eso, lo primero que le digo, señora ministra, es que me ha sorprendido —igual que mi compañero socialista, que ha hecho uso de la palabra anteriormente— que no dijera nada sobre el impacto de las reducciones en el presupuesto de 2012 en materia de inversiones de su departamento. Y más aún después del cambio de la cifra de referencia para el déficit público del 5,8% al 5,3%, en el que la totalidad de este impacto, ha dicho su compañero el ministro de Hacienda, lo iba a asumir la Administración General de Estado.

Nos ha presentado usted, eso sí, el horizonte 2024 y, sobre todo, la carta a los reyes magos europeos para 2030 y 2050—, pero no nos ha dicho nada de cuáles son los recursos realmente disponibles para este presente que nos ha tocado vivir, y en el que a todos, conjuntamente, nos ha tocado sentar las prioridades que creemos necesarias para nuestro país. Por tanto, modestamente, le ofrezco los cinco criterios que nuestro grupo cree que tiene que hacer para este ejercicio de priorización que usted no ha hecho.

Primer criterio. No dejar caer en picado la inversión. No es bueno en absoluto que un año determinado la inversión caiga en términos reales la mitad o más de la mitad. No es bueno, evidentemente en términos de empleo, en términos de puesto de trabajo y de la actividad económica indirecta que gestiona; no es buena tampoco para otras cuestiones que no son menores, y a las que usted también ha hecho referencia. Por ejemplo, el 1% cultural y otros beneficios subyacentes. Por tanto, le pido un esfuerzo para que en los presupuestos de este año 2012-2013 los años de duración de esta legislatura las reducciones no sean bruscas sino, en todo caso, escalonadas y compensadas por otros fondos que se puedan añadir al desarrollo de las infraestructuras, como los fondos europeos. Hay que exigir a Bruselas un plan, un gran plan de desarrollo de infraestructuras y otras fórmulas que usted ha apuntado, sobre las que evidentemente habrá que discutir, pero a las que nosotros no estamos cerrados, en relación a partenariados público privados y todo lo que ello significa.

En cualquier caso, como grupo, estaremos especialmente atentos a que esto no suceda, que no caiga en picado la inversión en relación a lo que dice la disposición adicional tercera del estatuto, y que en estos años 2012-2013 se cumpla como tiene que ser, a través de la formalización de los correspondientes convenios entre la Generalitat de Catalunya y los distintos ministerios, en particular el Ministerio de Fomento.

Segundo criterio. Hay que priorizar y acabar las obras que puedan estar pendientes de finalización para que realmente ejerzan su impacto positivo. No tiene ningún sentido desperdigar inicios de obras cuando queden otros pendientes de acabar. Hay que rentabilizar el total de las inversiones y, por tanto, el impacto positivo de las obras finalizadas; y seleccionar estas obras, precisamente, siguiendo indicadores de impacto socioeconómico y de impacto medioambiental. Usted ha introducido variables de accidentes y de densidad de tráfico, que son importantes, pero creo que debemos priorizar el impacto en la actividad socioeconómica: industria, ubicación de empresas, centros de trabajo, flujos de mercancías y medioambientales, dando prioridad al transporte público y colectivo, siempre por encima del privado e individual.

Tercer criterio. La prioridad obvia, clara, diáfana y tangible del corredor mediterráneo. Es el corredor que ya está marcha, es el nervio de la economía española; tenemos ya cerrado un pacto con Europa al respecto y muchos tramos en marcha. El corredor Mediterráneo es la auténtica locomotora de la economía española y va a ser un beneficio para todos, no solo para los territorios por los que transcurre, sino para el conjunto de España. Hay que apostar a fondo. Apostar a fondo por el corredor del Mediterráneo no va en detrimento de nadie, sino en beneficio de todos. Evidentemente, nuestro grupo va a poner en esta cuestión especial énfasis en lo que tiene que ver con los accesos viarios y ferroviarios a los puertos de Barcelona y Tarragona, al AVE con la frontera francesa y muy en particular a la estación de la Sagrera. Dados



los precedentes del partido político que usted representa y de *Convergència i Unió* de oponerse al túnel que atravesaba la ciudad de Barcelona para hacer viable la estación de la Sagrera y toda la alta velocidad en Cataluña, creemos que hay que poner especial atención a esta cuestión; pero sobre todo porque la estación de la Sagrera es la auténtica estación intermodal no de Barcelona, sino de Cataluña, y me acojo a una de sus prioridades: la intermodalidad como elemento de priorización.

Cuarto criterio. La gestión descentralizada de las infraestructuras en esta España en red de la que le hablaba en la que perfectamente se puede competir y cooperar a la vez. Hay que apostar por la gestión descentralizada de las infraestructuras. Ya hace años que lo hemos hecho en los puertos autónomos, y funcionan perfectamente; les estamos sacando gran rentabilidad. Hagámoslo también en los aeropuertos —ya hemos tenido oportunidad de discutirlo, pero no podía dejar de reiterarlo—, empezemos por el Prat y Madrid-Barajas, donde está todo a punto. Nos traería recursos suplementarios y nos permitiría optimizar estas grandes infraestructuras. Le pido que no siembre la confusión sobre esta cuestión, señor ministra. No se puede visitar Barcelona y prometer determinadas cosas, y que el Grupo Popular en el Senado vote en contra radicalmente de la posibilidad de que se ponga en marcha la gestión individualizada del Prat y Madrid-Barajas y los consejos rectores correspondientes. El comité de coordinación, del que usted ha hablado y que efectivamente se incluye en el decreto ley, no tiene nada que ver con los consejos rectores. Es un organismo de naturaleza distinta y, por tanto, solo contribuye a sembrar la confusión. En este asunto le pido que no lo haga.

En esta línea hay que acabar de explorar la gestión descentralizada de las cercanías en Barcelona, en Madrid, o en cualquier otro núcleo de cercanías de las grandes áreas urbanas españolas. Por tanto, gestión descentralizada de las infraestructuras y no a privatizaciones totales en las que el sector público pierde el control de los grandes estamentos de referencia en la gestión de las infraestructuras. Aena parece que va a ser el primero, pero, quizás, en el horizonte pueda estar Renfe o algún otro.

El quinto criterio es el elemento en el que me ha parecido que comparto más el sentir y la profundidad de su explicación: priorizar la capacitación de los profesionales y los elementos de logística y tecnología para garantizar la calidad del servicio. En particular me ha gustado escuchar tan explícitamente su compromiso en relación con la puntualidad del sector aéreo, que es un auténtico escándalo que creo que usted ha resaltado muy adecuadamente. También me ha gustado especialmente oír su compromiso sobre la carta de derechos de los usuarios de los transportes en España y, como ha dicho también mi compañero, retomar la ley de ordenación del transporte terrestre que impulsó el Gobierno socialista.

Voy a acabar, señora presidenta, hablando de la política de vivienda para compartir con usted y con toda la comisión nuestros puntos de vista sobre esta cuestión, en la que tampoco ha habido ninguna referencia a los presupuestos disponibles ni a cómo se va a ejecutar esta política en el corto plazo. Nuestros criterios son 2 muy básicos y muy claros. No estamos en absoluto a favor de las políticas de liberalización del suelo. Es un error que ya se ha demostrado claramente en este país y que no hay que volver a repetir. Tiene afectaciones económicas, provoca desviaciones en la salud de nuestra economía claramente experimentadas y, además, tiene afectaciones

paisajísticas y de gestión medioambiental irreparables. Ya sé que no corresponde a su departamento, pero la modificación de la Ley de Costas que se nos está planteando va a en esta dirección, y nuestro grupo parlamentario está radicalmente en contra. En cambio, la otra cara de la moneda, evidentemente tiene que ser la rehabilitación. No más suelo, sino rehabilitación del parque existente de las áreas urbanas. Y también no más fomento de la compra de viviendas. Nuestro país ha padecido sobradamente la fiebre de la compra y todas sus nefastas consecuencias. El reequilibrio de los precios pasa por no fomentar la compra de vivienda y, en cambio, como usted ha apuntado –quisiera ver esta política llevada hasta el final–, fomentar el alquiler a través de desgravaciones a propietarios o inquilinos, facilidades para la intermediación y no suprimiendo, obviamente, la renta básica de emancipación, cosa que ustedes han hecho de un plumazo. El alquiler garantiza el acceso a corto plazo a las personas que lo necesitan. Es más justo y más sostenible financieramente para las familias y para el país. Le pido muy sinceramente que sobre esta cuestión no haya voluntad de quedarse en los 2 territorios a la vez, porque no son compatibles y apostar por uno implica claramente ir en detrimento del otro.

Estas son nuestras ideas a grandes rasgos, evidentemente en 10 minutos. Espero compartirlas con el Gobierno, que tiene la responsabilidad de gestionar las infraestructuras y la política de vivienda de nuestro país, y con todo el resto de grupos parlamentarios para llegar a conclusiones conjuntamente. Si no puede ser, en todo caso sepa que ejerceremos nuestra misión de control y fiscalización del Gobierno a partir de un criterio que en el Ministerio de Fomento es más válido que en ningún otro ámbito de la actividad política y de la vida: obra son amores y no buenas planificaciones.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor Martí Jufresa.

Tiene ahora la palabra doña Montserrat Candini i Puig, portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, nuevamente, a pesar de que nos hemos visto en algún momento previo a esta comparecencia, le expresamos en nombre del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió los mejores deseos y éxitos en su etapa como ministra. No lo va a tener fácil, pues la herencia es grande y, además, muy pesada.

En su explicación, señora ministra, ha expuesto diferentes criterios o valores del ejercicio de la política al frente de este ministerio. Ha mencionado rigor económico, cohesión territorial, transparencia, planificación. Lo compartimos, pero también nos hubiera gustado que el criterio de la eficiencia económica también se hubiera incorporado a estos valores. Creemos sinceramente que siempre, pero especialmente en el actual contexto de la economía, este criterio de la eficiencia económica es muy importante. Y permítame que le diga de manera simpática, no porque crea que usted que vaya a responder esto, pero cuando nosotros hablamos del criterio de la eficiencia económica, se nos responde y he oído alguna que otra manifestación en la que se nos antepone la cuestión de la cohesión territorial, en la que participamos plenamente. Por tanto, si me lo permite, le diré con toda

amabilidad que no aceptaremos que nadie nos dé lecciones de solidaridad. Y no lo digo por usted, sino a nivel general porque en todo caso nosotros también queremos cohesión territorial, pero creemos que el criterio de la eficiencia económica es importante.

Ciertamente para hablar de fomento y de infraestructuras se puede plantear de 2 maneras, bien desde el punto de vista de señalar los criterios o inputs para hacer una buena política de infraestructuras, o bien hacer el repaso de las llamadas listas. Yo no diría tanto una lista, pero para que se entienda un poquito nuestro pesar, nuestra inquietud, nuestro desencanto a lo largo de muchísimos años por lo que creemos que realmente es un incumplimiento histórico muy importante –incluso para que lo entiendan los distintos portavoces que quizás no tienen la oportunidad de conocerlo de primera mano, usted sí porque es ministra y a pesar del corto plazo ya la veo absolutamente entregada y muy en su papel–, permítame que haga un repaso breve por algunas de las cuestiones con las que se puede entender perfectamente que cuando nosotros hablamos de incumplimiento histórico lo estamos diciendo con muchísimas razones para poder decirlo.

Usted ha hecho referencia, señora ministra, al Plan de cercanías 2008–2011, con un presupuesto de 4000 millones de euros. Bien, en los primeros 3 años, del 2009 al 2011, únicamente se ha ejecutado el 6% de estos 4000 millones, es decir, quedan pendientes 3648 millones de euros. Por tanto, si el ritmo inversor de estos 3 primeros años fuera en función de que este plan de cercanías es el que es y se tuviera que hacer todo, resulta que tardaríamos 50 años en cumplirlo. Lo digo porque a veces cuando hacemos repaso de aquellas cosas sobre las que se han generado falsas expectativas, expresiones como la del senador Martí, obras son amores y no buenas planificaciones, que me ha gustado mucho y la encuentro magnífica, deberían estar en el abecé de cualquier acción política. Por tanto, es necesario poner de manifiesto que solo se ha ejecutado el 6% del Plan de cercanías a lo largo de estos 3 años.

También le puedo hablar sobre la red viaria y le comentaré 2 cuestiones. Usted ha hablado muchísimo sobre todo el territorio, los diferentes tramos, las diferentes secuencias, las interrelaciones entre territorios. Evidentemente usted tiene el mapa de todo el conjunto del Estado español, pero, sin mostrar desinterés por el conjunto del Estado español, permítame que una hable de lo que conoce. En todo caso, cuando el grupo parlamentario de Convergència i Unió habla de incumplimiento histórico tiene que poner otro ejemplo, que es la Nacional II en las comarcas de Gerona, porque desde el año 2000, fecha en que se inició el expediente de desdoblamiento de la nacional para convertirla en autovía, únicamente han entrado en funcionamiento 8 kilómetros. Usted sabe perfectamente que la media de circulación de la Nacional II en las comarcas de Gerona es de aproximadamente 30 000 vehículos diarios. Repito, desde el año 2000, 8 kilómetros, 30 000 vehículos diarios, y, además, con una carga muy dolorosa, las 97 muertes que se han producido en determinados tramos, como usted sabe, y así lo ha manifestado en su intervención; es decir, como mínimo, un muerto por mes en este tramo. Por tanto, por un lado, oportunidades económicas en cuanto al desarrollo de las infraestructuras, y, por otro, una cuestión de seguridad en determinados tramos, 8 kilómetros desde el año 2000.

Quiero hablar también del enlace Figueras Norte, salida 3, al que usted se ha referido, no sé si en su intervención, que ha sido muy larga, o si lo he

visto en algún teletipo. La cuestión es que para completar el tercer carril de la salida 3 únicamente es necesario dar curso a un convenio con la concesionaria para que ejecute las obras en el marco de ampliación de este carril. No estamos hablando de inversión sino de agilizar en la medida de lo posible los plazos para su tramitación, cuestión muy importante, tanto para Figueras como para el conjunto del territorio.

Señora ministra, ha hecho referencia también a las cercanías, a la señal del sistema ERTMS, que es una moderna tecnología. En un almuerzo con usted tuvimos la oportunidad de que nos explicara que no hace falta cubrir en primera todas las necesidades, no hablo del grado primero ni del grado segundo de esta moderna tecnología de señalización de circulación. Entiendo que no todo el sistema puede contar con esta tecnología, pero usted sabe perfectamente que en Barcelona hay 18 líneas –hablo de memoria- que requieren no sé si el grado uno o el dos, en todo caso, usted lo sabrá, pero sí una urgencia en la puesta a punto de esta señalización.

Usted ha empleado mucho tiempo en su intervención, porque hay muchas cuestiones muy complejas, y hay mucho territorio, pero me gustaría tocar todos los puntos. Por ejemplo, el acceso a los puertos de Barcelona y Tarragona; evidentemente, compartimos su aspecto estratégico, su valor económico, la importancia del desarrollo económico, y únicamente podremos generar una economía productiva en el conjunto del Estado español si somos capaces de comprender que a cada uno de los diferentes puertos, igual que otras infraestructuras, debemos darle autonomía y capacidad de gestión. .

Ustedes, junto con el Partido Socialista Obrero Español, aprobaron una ley en la pasada legislatura por la que suprimieron parte de la autonomía de gestión de los puertos, que nosotros no compartimos en absoluto, porque creemos sinceramente que una mayor autonomía de gestión podría beneficiar a un organismo que tiene un carácter fuertemente empresarial, como usted ha hecho referencia hace un momento. Es necesario un modelo con un marco menos rígido, que permita actuar sobre los gastos en función de los ingresos, y viceversa, porque a veces esta estructura legislativa es excesivamente severa en un mundo mucho más competitivo, que cada día requiere mayor capacidad de respuesta, lo que se consigue a partir de una menor rigidez legislativa, que aportará entre otras cuestiones criterios de eficiencia económica.

Hemos hablado del Corredor del Mediterráneo. Mi grupo parlamentario ha formulado una pregunta y una interpelación a este respecto. Conocemos sus manifestaciones, señora ministra, las explicaciones del presidente Rajoy, etcétera. Nosotros no compartimos que por un lado se hable de rigor económico y por otro se presenten muchos corredores en paralelo, porque cuando se haga un repaso de todas las cuestiones de rigor económico y de cohesión territorial, de oportunidad económica, de eficiencia económica seguro que no tendrán exactamente los mismos resultados. Y no hablo de un espíritu de insolidaridad que, de entrada, ya le digo que no lo aceptaríamos.

Hoy ha aparecido en el diario catalán *El Punt Avui* un artículo de un profesor, Albert Segura, que afirma que es muy posible que haya inversores privados que decidirán si el corredor es mediterráneo, y que a partir de la emisión del project bonds, de Bruselas, que seguro conoce usted, es muy posible que se pueda conseguir un partenariado privado que permita poner en marcha las diez infraestructuras que se puedan incluir este año en una prueba piloto para valorar la eficacia de estos proyectos bonos.



Sinceramente creo que teniendo en cuenta que la Comisión Europea únicamente podrá subvencionar el 30% del porcentaje máximo del coste total de la obra, y teniendo en cuenta la cantidad de dinero que ha dicho usted que no existe, que hay un agujero enorme, estoy segura de que, aparte de rigor económico, de cohesión territorial, de transparencia, de planificación, será el primer ejercicio que se hará con criterios de eficacia económica.

En cuanto a la gestión individualizada de El Prat, tengo poco tiempo para hablar de ello. Fue la primera pregunta que le hice, sobre la participación determinante de las administraciones, en este caso, catalanas, para ejecutar los accesos ferroviarios, repasar algo que usted sabe, que El Prat es una anomalía ferroviaria entre sus competidores: Londres, Heathrow, el principal aeropuerto londinense, conecta con la capital británica a través del metro y del tren. Frankfurt, la instalación alemana ofrece servicio de tren convencional y otras velocidades. París, Charles de Gaulle, el principal aeropuerto de Francia conecta con la capital con tren y TGV. Ámsterdam, el tren y el TGV llegan al aeropuerto de la capital holandesa. Roma, Fiumicino, la capital italiana tiene conexión de tren con su principal aeropuerto. Milán, el metro, tren y TGV lo conectan con su principal aeropuerto, etcétera.

Vuelvo a decir que en el conjunto del Estado español no debe existir únicamente la cohesión territorial sino también aquellos valores que desde un punto de vista de geoeconomía son importantes para el desarrollo, para el impulso, para la competitividad económica. .

Por todo ello, antes de que la señora presidenta me informe de que se ha acabado mi tiempo, señora ministra, le quiero preguntar qué piensa hacer usted sobre estas cuestiones a las que me he referido, y le diré que, sobre todo, lo que me ha quedado claro es que hay un enorme agujero y muchísimas deudas por pagar.

En todo caso, quiero apuntar dos cuestiones. Una petición y una oferta. La petición es, insisto, que a partir de todos estos valores incorpore también el criterio de eficiencia económica. La oferta que le hacemos es la del Pacto de Estado de Infraestructuras. Usted conoce nuestra política que siempre ha sido la de poder trabajar en cualquier momento a pesar de las dificultades y a pesar del contexto económico y político. Es nuestro historial político, nuestra secuencia histórica en todos los partidos. Por tanto, en un momento tan difícil como este, porque forma parte de nuestro bagaje político, ayudaremos a este Pacto de Estado de Infraestructuras.

Finalmente, señora ministra, le diré que usted tiene la oportunidad, a pesar del contexto económico, de corregir este enorme impacto e incumplimiento histórico con Cataluña.

Señora ministra, no puedo quedarme, se queda mi compañero el senador Jordi Sendra, porque tengo que estar esta noche en Barcelona, por tanto, no lo tome como una descortesía, sino que se me escapa el avión.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora Candini.

Tiene ahora la palabra don Narvay Quintero Castañeda, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Muy buenas tardes, le doy la bienvenida a la señora ministra a esta comisión, en mi nombre y en el de mi partido. Le deseo mucha suerte en la gestión de un departamento que para nosotros es fundamental, principalmente, en esta legislatura, pues mucho nos tememos que como todos los departamentos y todas las administraciones públicas va a sufrir un recorte importante en estos presupuestos.

Sé que no es tarea fácil gestionar las principales infraestructuras con unas finanzas más reducidas, y, en este sentido, le deseamos a usted y a su ministerio que hagan una política sensata y que prioricen aquellos proyectos necesarios para la cohesión social y territorial. Utilizando palabras que ha dicho usted al principio y que me han gustado, acercar a las personas, algo fundamental en nuestro país.

Voy a empezar mi recorrido a través de una demanda que le hice la semana pasada en una pregunta oral. Usted empezó su ministerio con una de las noticias sobre aviación quizá más traumáticas de los últimos años, la desaparición de una compañía como Spanair, con lo que esto supuso para los empleados, para los pasajeros e, incluso, para la cohesión territorial de las rutas que mantenía esta línea. Ya en aquella pregunta de la semana pasada debatimos el aumento de algunas rutas de Canarias con la Península, porque todavía las otras compañías no han acogido a todos los pasajeros.

Por eso, me atrevo a pedirle que su ministerio haga una radiografía a la conexión, que para nosotros, los territorios insulares, tanto Baleares como Canarias es vital, concretamente, entre Canarias y la Península. Pero no solo entre Canarias y la Península, sino también entre las Islas Canarias, interinsular.

Me ha gustado que usted haya hecho mención a dos cosas importantes, la obligación de servicio público y la bonificación. Y ha dicho que van a apostar por las bonificaciones, corrigiéndolas y haciéndolas más eficaces. Hace mucho tiempo que estamos pidiendo eso, que se modifique la obligación de servicio público, porque creemos que en un momento de recesión económica, con el dinero que se da –y usted lo sabe mejor que yo- que es el 50% del transporte de pasajeros residentes canarios en los transportes interinsulares y con la Península, pero, fundamentalmente, entre insulares, creemos que con ese mismo dinero se puede conseguir que el resultado de esa bonificación que da el Estado, que es importantísima, del 50%, recaiga directamente sobre los usuarios, y no como hasta ahora, señora ministra, que, desgraciadamente, ha caído sobre las compañías. Le daré un dato anecdótico y paradójico, media hora de vuelo entre las Canarias al residente le cuesta 78 euros ida y vuelta. Al no residente, 162 euros. Estoy maravillado de que en la península el AVE Madrid-Segovia, media hora, cuesta 19 euros, a residentes o no residentes, a quien sea. Eso es competitividad.

Nosotros, en Canarias tenemos que gestionar con unos precios muy elevados y creemos que es por la mala gestión de una OSP y de las bonificaciones. Opinamos que con una modificación, sin poner más dinero, podemos ser más eficaces, obligando, evidentemente, a las compañías a que no puedan medir solo un trayecto, que puede ser deficitario, sino el conjunto de los trayectos de Canarias entre islas, que son beneficiosos. Con ello, las compañías apostarían por acudir a esta obligación de servicio público sin que, como dije antes, el Estado ponga un duro.

¿Por qué le digo que el aumento del precio del 38% de hace seis años al 50% que tenemos ahora no ha repercutido en los usuarios? Porque, paradójicamente, lo que pagamos los usuarios hace seis años es mucho menor que lo que pagamos ahora con el aumento del 38 al 50%, porque las compañías lo que han hecho ha sido subir el precio, con lo cual, como la tasa es rígida -50%- cuanto más suben el precio las compañías, más subvención del Estado reciben y, por tanto, más ganan.

Evidentemente, una compañía privada tiene que ganar dinero, pero creemos que la subvención pública tiene que ir directamente a beneficiar a los usuarios. Le planteo esto para que su ministerio, y según sus palabras, que me agrada escuchar, sobre las bonificaciones y la obligación de servicio público, logre esa eficacia que creo que todos estamos buscando. También me alegra, señora ministra, haber escuchado lo de sacar a licitación, con un presupuesto de 3 millones de euros, las líneas de El Hierro y La Gomera que estaba operando Binter Canarias. Esperemos que sea lo antes posible para que no perdamos competitividad y enlaces con las islas capitalinas, como se llama a Tenerife y Gran Canaria, y puedan salir también al exterior.

Voy a seguir con los aeropuertos, pero me voy a detener en una decisión que, como usted sabe, ha creado controversia en Canarias, como es la renovación de las tasas aeroportuarias por parte de su Gobierno. Tanto el Parlamento de Canarias, como el Gobierno, los cabildos insulares, todos los ayuntamientos de Canarias, mediante la FECAM, Federación Canaria de Municipios, las cuatro cámaras de comercio, los empresarios de la CEOE, de la CCE, e, incluso, las patronales de turismo, por unanimidad, han elaborado un documento y han pedido al Estado que mantenga estas bonificaciones al transporte aéreo que se tenían en 2011, dado que creen que ha sido un instrumento vital para que en ese año Canarias tuviera un incremento casi del 12% de pasajeros en todos los aeropuertos, lo que ha empezado el camino de la recuperación económica, puesto que nuestro principal sector económico es el turismo y pasa, principalmente, por la llegada de pasajeros a nuestros aeropuertos, lo que ha beneficiado a 28 compañías, de las cuales es verdad que el 33% son de *low cost*, pero un 66% son compañías tradicionales.

Me gustaría saber si piensa prorrogar estas bonificaciones o si su ministerio está trabajando en otra línea de bonificaciones o en otras medidas alternativas que ayuden a que Canarias y sus aeropuertos sigan siendo un motor económico de recepción y envío de pasajeros.

Usted ha hablado hoy aquí de otro tema que yo quería tratar, el de la gestión aeroportuaria. Como sabe, pues tanto el Gobierno canario como nosotros se lo hemos trasladado, entendemos que la gestión aeroportuaria puede ser parecida al modelo de puertos, que esté cumplimentado tanto por la Administración central como por las autonómicas, locales y por los representantes de los operadores. Y que si se abre a capital privado siempre lo público tenga el máximo capital, puesto que los aeropuertos en Canarias son un sector estratégico fundamental y no podemos permitir su total privatización.

También ha hablado de la inclusión de Tenerife sur en la propuesta de la red transeuropea. No sé en qué nivel, pero me gratifica porque es una propuesta que le iba a hacer hoy aquí. También me gustaría que entrara en esta propuesta el Puerto de Santa Cruz de Tenerife como el futuro Puerto de Granadilla que, como usted ha comentado, es una de las infraestructuras fundamentales para su ministerio.

Otra cuestión es volver a retomar esa red principal europea en aeropuertos como el de Lanzarote y Fuerteventura, algo que es fundamental para nosotros, entendiendo que Canarias puede ser una red aeroportuaria con ocho pistas pero una única red aeroportuaria.

También ha hablado de infraestructuras por carretera, como el litoral de Tenerife o el de Gran Canaria. Esperemos que el Gobierno se comprometa a invertir la media de lo que va a invertir en el Estado en infraestructuras por carretera y que todas aquellas que sean principales que se puedan acometer. Insisto en que sería interesante que la inversión en Canarias sea similar a la media del Estado en estas carreteras.

Como usted sabe, el 50% de subvención en transporte aéreo está ya asignado y bonificado por el Estado. Asimismo, conoce que en transporte marítimo es solo del 25%. Por eso nos gustaría saber si su ministerio se ha planteado llegar, como así se había comprometido hace años, al 50%.

En definitiva, señora ministra, y para ir terminando porque me queda poco tiempo, quería hacerle dos apuntes sobre el aeropuerto de El Hierro. Me alegro de lo que usted ha dicho. Hace cuatro años presenté una iniciativa para la ampliación de una pista de rodaje, que solo tiene 1200 metros. Sé que no estamos ahora en un buen momento para hacer una inversión que sé que es mayúscula, pero usted ha dicho que existen muchos aeropuertos y yo iba a citar un artículo que ha salido hoy en el que se habla de aeropuertos casi vacíos, con once pasajeros en dos meses. En muchas partes ha habido un despilfarro en infraestructuras aeroportuarias, y quiero que me entiendan todos desde la buena fe cuando digo que en el territorio peninsular y continental hay infraestructuras ferroviarias, existe el AVE, hay transporte de guaguas o autobuses, como dicen aquí, es decir, por carretera y autovía el transporte es fundamental y tiene mucha más salida, pero en un territorio insular, y más en islas periféricas, los aeropuertos son fundamentales. En consecuencia, entendemos que el aeropuerto de El Hierro no es beneficioso para Aena, pero sí el conjunto de todos los aeropuertos de Canarias. En consecuencia, esperemos que pueda ayudar modificándose esa obligación de servicio público y bajar algo que nosotros creemos que es fundamental, que son los precios del billete de conexión a El Hierro. Esta bajada se puede hacer sin que ni siquiera el Estado tenga que poner ni un euro más. Como dije antes, es una petición que le hago como senador por El Hierro.

En cuanto a la dación en pago, me alegra que haya hablado de ella. En 2009 presenté una interpelación sobre los efectos negativos que estaban produciendo los desahucios en este país, y más aún en el colectivo joven, con más de un 40% de paro, colectivo que es fundamental para el presente y para el futuro de este país. Me alegro de que usted se haya referido a esta cuestión y esperemos que se pueda llegar a un acuerdo con las entidades financieras y con el Estado para que esto no sea un drama para nuestros jóvenes y para toda la sociedad.

Le vuelvo a agradecer, señora ministra, lo extenso de su intervención y lo detallado de algunas cosas. Crea que este senador y mi partido estamos en condiciones de trabajar y de elaborar propuestas para que entre todos podamos hacer que los territorios mejoren en competitividad y en el acceso de los ciudadanos a la red global que es España y Europa.

Muchas gracias.



La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.  
Tiene la palabra ahora don Isidro Manuel Martínez Oblanca, senador del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señora ministra.

Aprovechamos su comparecencia ante esta Comisión del Senado para desearle el mayor de los éxitos en su gestión y confiamos en que el rigor que acompañó sus anteriores responsabilidades públicas sea extensivo en esta nueva etapa al frente del Ministerio de Fomento.

Asturias es una región que se caracteriza desde hace muchos siglos por su aislamiento. A los asturianos siempre nos han llegado muy tarde las comunicaciones por tierra, por mar o por aire. Cuando en el resto de España se han alcanzado unas infraestructuras de transporte acordes con los tiempos, en Asturias continuamos a la espera. Tanto es así que en la época contemporánea nos hemos reconvertido, sin pretenderlo, en habituales usuarios de la jerga administrativa, y de otra cosa no, pero de estudios informativos, licitaciones, adjudicaciones, modificaciones, reformados, retrasos, plazos, etcétera, es raro el día que no haya oportunidad de hablar, y así llevamos décadas.

Señora ministra, hay muy pocas novedades para Asturias en su Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (Pitvi), pero fíjese, solamente con que haga usted ejercicio de responsabilidad y de sentido común ya habrá mejorado por goleada a sus dos inmediatos predecesores, la señora Magdalena Álvarez y el señor José Blanco. Los asturianos estamos hartos de que se nos engañe sistemáticamente en todo lo relacionado con las grandes obras públicas, hartos. Pongo a su disposición, y a la de todos los miembros de esta Comisión de Fomento, algunas perlas documentales reveladoras que demuestran los engaños de los que hemos sido víctimas en los últimos años. Julio de 2005, Zapatero afirma que la alta velocidad conectará Asturias y Madrid en 2009. Dos años después, en agosto de 2007, el entonces presidente del Gobierno garantizó que las grandes obras públicas en Asturias finalizarían en 2010: el presidente vaticina el fin del aislamiento. Posteriormente, ya en 2010, su antecesor en el ministerio, señor Blanco, se encargaba de corregir al presidente Zapatero y anunció que se iba a acelerar el AVE hacia Asturias, pero que se retrasaba la autovía del Cantábrico. También aseguró, supongo que para compensar el jarro de agua fría, que en 2012 la alta velocidad uniría la región y Madrid en menos de tres horas. Finalmente, hace un año el presidente Zapatero, es decir, el mismo que en 2005 había asegurado que la alta velocidad conectaría Asturias y Madrid en 2009, prometió que se iban a cumplir los plazos del AVE.

Tal sucesión de camelos sonrojantes, acreditados documentalmente, se traducen en que hoy Asturias está inmersa en un estatus de región aislada, marginada, discriminada y engañada. Por eso, señora ministra, en Asturias esperamos hechos concretos de usted y de su Gobierno. No parten de cero. Todas las grandes obras viarias y ferroviarias que están actualmente en fase de ejecución tienen ya realizado el grueso de su inversión, es decir, con cantidades sustancialmente menores que las que ya se han invertido en cada proyecto de autovías o en la variante de Pajares, el Ministerio de Fomento puede acabar y poner en servicio actuaciones que son cruciales para romper el

aislamiento de Asturias y que deberían estar en funcionamiento hace mucho tiempo.

No miramos hacia nuestros vecinos de Castilla y León, Galicia o Cantabria para buscar comparaciones no encontrar agravios, pero repito que su ministerio puede y debe propiciar fórmulas que permitan culminar las obras que ya están ejecutándose y que se encuentran ralentizadas o paralizadas.

Entre esos objetivos para Asturias ha señalado usted el cierre de la autovía del Cantábrico. ¿Para cuándo, señora ministra? No es de recibo que en las obras para completar la autovía del Cantábrico occidental haya tramos como el de Muros de Nalón-Las Dueñas que supera los tres años de retraso en la ejecución, o el de Otur-Villapedre, que lleva más de un año de retraso.

Es inaceptable que los dos tramos entre Llanes y Unquera, veinticinco kilómetros, la salida de Asturias hacia Europa, sigan acumulando paralizaciones, últimamente por las modificaciones presupuestarias y anteriormente por las actuaciones judiciales derivadas del contubernio urbanístico del clan llanisco, encabezado por el entonces alcalde, luego presidente del Principado, más tarde delegado del Gobierno y ahora incisivo diputado en las Cortes, el señor Trevín.

Necesitaríamos toda la tarde para relatar la sucesión de calamidades con retrasos de lustros, sobrecostes y episodios técnicos y administrativos dignos de las páginas más negras de la Administración pública. En el occidente interior de Asturias lo último que se ha sabido es el trueque de autovía a carretera entre Salas y La Espina, otro frenazo al desarrollo y al futuro de la zona que esperamos que su Pitvi corrija cuanto antes.

La limitación de tiempo me impide detallar cuestiones relativas a nuestro aeropuerto, aquejado de una pasmosa regresión que le ha hecho retroceder a niveles de servicio de hace ocho años. Tampoco puedo extenderme en aspectos relacionados con nuestros puertos de Avilés y de Gijón, si bien conviene resaltar las secuelas de los dolosos sobrecostes que en El Musel han encendido todas las alarmas una vez que los actuales gestores las han puesto responsablemente en evidencia, secuelas que han repercutir sobre El Musel inciden negativamente sobre el 13% del Producto Interior Bruto de la economía regional.

Ante el compás de pasotismo marcado por los representantes políticos frente a los colosales tejemanejes urdidos desde el minuto uno de la gran ampliación portuaria, alerté desde el 2006 del pastel que se estaba cocinando en el cuarto oscuro de una obra histórica. Incluso invité, con nulo éxito, al fiscal anticorrupción a interesarse por lo que han sido unos sobrecostes próximos a los 240 millones de euros, que ni la Unión Europea, espantada, quiso respaldar.

Estos monumentales sobrecostes, asumidos tras un préstamo por el Ministerio de Fomento, arte y parte de este vergonzoso episodio, son los que ahora y en las próximas décadas repercutirán en los costes de los servicios portuarios de El Musel. Mayor quebranto a la competitividad del principal puerto asturiano, imposible.

Señora ministra, en materia ferroviaria señaló en su intervención características que echan por tierra al fin la gran estafa que se camuflaba tras el concepto socialista de las altas prestaciones ferroviarias y que afectaba al corredor Madrid-Asturias.

Es una buena noticia la decisión de recuperar el ancho de vía internacional para la variante de Pajares y para toda la red, porque eso evitará el monopolio que trataba de condicionar su cuenta de resultados a costa de sacrificar calidad, modernidad y seguridad. Naturalmente, y como partidarios del ferrocarril, nos parece irrenunciable que la alta velocidad llegue a los tres principales núcleos de población asturianos, y aprovechando esa referencia Oviedo-Gijón-Avilés, quiero señalar una circunstancia irrepetible. Las tres principales poblaciones de Asturias en las que se concentran más de 700 000 habitantes tienen una estación de tren aledaña o próxima a sus calles principales más representativas y céntricas. Mejor dicho, la tenían, porque hace un año desapareció la estación gijonesa de El Humedal, que estaba situada a 200 metros de la calle Corrida, que ha sido sustituida por la denominada estación provisional de Sanz Crespo, lo que ha complicado muchísimo la salida y entrada de vehículos por carretera, y como colofón, y al perder centralidad, se ha espantado a los usuarios de Renfe y de FEVE.

Al desastre ferroviario, urbanístico, circulatorio y político –porque fue una decisión política cargarse la centralidad del ferrocarril en Gijón- hay que sumar, o mejor dicho, restar el desperdicio de la magnífica operación para el aprovechamiento de los terrenos liberados de las vías férreas para integrar el ferrocarril.

Hace diez años que se constituyó la sociedad Gijón al Norte, participada en el 50% por el grupo Fomento y por el Principado de Asturias y ayuntamiento en el resto. Los dos primeros años de gestión todo funcionó con eficacia, pero cambió el Gobierno y en junio de 2005 la sociedad impulsó un nuevo proyecto que siete años después solo puede ofrecer un diagnóstico: parálisis total. La coordinación entre el proyecto ferroviario y el plan especial ha resultado un fiasco. Los hechos son contumaces y el desperdicio absoluto. Casi diez años después de firmarse un acuerdo histórico en el marco de la casa natal de Jovellanos entre las tres administraciones junto con Renfe y con FEVE el único balance es una estación provisional con vocación de perdurar en el tiempo; una superficie desaprovechada y liberada de casi 170 000 metros cuadrados; un servicio público ferroviario en declive tanto en calidad como en usuarios, y finalmente un túnel bautizado popularmente por los playos como “el furacán de la risa”.

Los miembros de esta comisión se sorprenderán al conocer que en el subsuelo de Gijón hay un túnel de tres kilómetros y medio perfectamente construido y acabado, pero sin uso, que fue concebido para aproximar el tren a los ciudadanos con tres nuevas estaciones subterráneas y con el fin de ganar centralidad, facilitar las comunicaciones por ferrocarril y modernizar el servicio ferroviario.

El túnel de metrotren se finalizó hace cinco años, y ahí sigue, inútil y sin uso alguno viendo pasar el tiempo. Los gobiernos anteriores paralizaron la conexión de este túnel con el pretexto de prolongar la línea ferroviaria, bien por el subsuelo bien por superficie, hasta el hospital de Cabueñes. A día de hoy ni a Cabueñes ni prolongación ni nada. El túnel continúa a la espera de tener utilidad, pero con elevados costes de mantenimiento y sin que nadie quiera recuperar aquellos nobles fines de centralidad, proximidad, modernidad y cercanía del tren a los ciudadanos.

Señora presidenta, finalizo mi intervención reiterando a la señora ministra de Fomento mi deseo de que obtenga éxito en su gestión. En su

objetivo de reequilibrio territorial no se olvide de Asturias, y tenga la completa seguridad de que los asturianos agradecidos no nos olvidaremos de usted. En sus nuevos planes no desaproveche usted la oportunidad de retomar el ritmo de ejecución de los trabajos ralentizados y paralizados, y no permita que Asturias permanezca en el asilamiento.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martínez Oblanca.

Para dar respuesta a las cuestiones planteadas por los diferentes portavoces tiene la palabra, por el tiempo que considere oportuno, la ministra de Fomento.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Pastor Julián): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, voy a intentar ser breve, pero no por ello quiero dejar de responder a todas las cuestiones que aquí se han planteado.

En primer lugar quisiera dar las gracias a todos los portavoces porque en términos generales he percibido, no solo una actitud positiva, sino un contenido francamente enriquecedor en algunos aspectos para lo que va a ser este plan de infraestructuras, transporte y vivienda que entre todos queremos llevar adelante. Por ello, señorías, les agradezco mucho sus intervenciones y las palabras que me han dedicado.

Señor Fernández Ortega, ha comenzado usted su intervención, que también agradezco, refiriéndose a algo con lo que les pretendía dejar contentos a todos, pero escuchándole hablar parece que le he dejado absolutamente descontento. Creo que ha vivido usted en España durante los últimos ocho años, y al oírle hablar me decía: Yo, que soy de números, y que tengo aquí todas las fichas de todas y cada una de las infraestructuras, voy a decirle unas cosas al señor Fernández Ortega que no conoce, porque, de hacerlo, no estaría diciendo lo que está diciendo.

Y paso a detallárselo, señoría; le voy a contar a usted la situación en la que me he encontrado el Ministerio de Fomento para que sepa por qué tengo que planificar y afinar mucho esa planificación. Primero, fue su Gobierno, el socialista, el que dejó a este país sin presupuestos elaborados, y fue su Gobierno, el socialista, quien dijo que había una desviación, y nos hemos encontrado que la desviación es de más del 8%. Pero para un mayor abundamiento le diré que me he encontrado un ministerio que va a ganar un Guinness porque las empresas públicas tienen un agujero de 40 000 millones y que va a ganar un Guinness porque todas las expropiaciones están sin pagar. Hay más de 600 millones de euros sin pagar de expropiaciones a las que hay que hacer frente y sobre lo que hay que pagar intereses, es decir, además de lo que debemos y de lo que somos morosos –bueno, ahora lo soy yo, porque me han dejado esa herencia.

Pero por si eso fuera poco, llegué un 23 de diciembre, víspera de nochebuena y a punto de que finalizara el año, ¿y sabe con lo que me encuentro? Con que parte de los sectores y subsectores de las carreteras del Estado –hasta más de 17- iban a caducar sus contratos y estaban sin licitar. ¿Y sabe por qué? Porque no habían tenido la previsión de retener crédito. Y pensé que ahí terminaban mis males, pero no fue así; había mucho más, porque empecé a ver obra a obra y me encontré con que ustedes, es decir, el



Gobierno del Partido Socialista, tenía paralizadas obras a lo largo y ancho de España. ¿Y sabe por qué? Pues porque no pagaban. Y volví a pensar que hasta ahí llegaba ya todo lo que me quedaba por ver en el mundo del Ministerio de Fomento, pero no era así; vi más. ¿Y sabe lo siguiente con lo que me encontré? Pues con que además de eso, las certificaciones de las obras del pasado año –más de 200 millones- las pasaron en el mes de enero. No me refiero a las de diciembre, que sería lo normal; no, señorita, más de 200 millones de más de un semestre. ¿Y sabe quién las ha pagado? Pues lo ha hecho este Gobierno. Es decir, que ustedes sí tenían cuentas, pero eran las de la lechera. Las cuentas que ustedes tenían consistían en lo siguiente: ir por todas partes, prometer de todo, no planificar y luego decir, a dos meses y unos días, que la culpa la tiene el Gobierno del Partido Popular.

Señorita, fíjese la consternación que me han producido sus palabras que cuando le he oído decir que ha venido aquí una señora, que es la ministra de Fomento, que tiene mucha cara porque le habla de la planificación al 2024. Y añade: Y eso que se llama la red global europea o la otra al 2030 o al 2050. ¡Pero oiga, señorita, que yo no he inventado ni la red global ni la red básica! ¡Ya me las encontré! ¿Y sabe usted qué hay que hacer? Yo llevo 30 años en la Administración pública y mi oficio es planificar; ese es mi oficio. Y un buen planificador tiene que planificar lo que quiere hacer.

Antes dijeron que me habría equivocado al hablar del corredor mediterráneo, pero no, señorita, no me he equivocado, incluso me he quedado corta porque ustedes han preguntado por el corredor mediterráneo y yo debo responderle que este cuesta más de 50 000 millones, de los cuales todavía hay que pagar más de 40 000. Y es que se ha ido haciendo una obra por aquí y una obra por allá, y por aquí ponemos un poquito de ancho europeo y por allá ponemos ancho ibérico; y aquí pongo intercambiador de vía y por allá no; y aquí, en León, digo que el tren llega a un fondo de saco, y el tren tiene que entrar y salir; y por aquí voy haciendo obras que no tienen comunicación y hago trocitos de obra por uno y otro lado. ¿Y me habla usted de planificación, señorita? ¿Pero sabe usted cuánto se tarda en tener diseñado el proyecto que yo le he traído hoy? Supone el esfuerzo de miles de funcionarios que tenían ganas de que alguien dirigiera un departamento en el que supiéramos con claridad adónde iban a llevar nuestras infraestructuras, y para hacer el corredor del mediterráneo tenemos que hacer una fortísima inversión. Pero no solo eso, señorita, es que el corredor ferroviario consiste en tener un buen corredor de mercancías por ferrocarril; en tener un buen corredor para pasajeros –que también se tienen que mover por el Mediterráneo–; en tener la conexión de todos los puertos del Mediterráneo; en que llegue la mercancía de Algeciras a Portbou; en que nuestros puertos y nuestros aeropuertos estén comunicados. ¿Y sabe cómo se llama eso, señorita? Eso se llama planificación, y yo me apunto a la planificación, porque obras son amores..., pero la planificación es lo previo a las obras. Sin planificación no hay obras y el caos absoluto que hay ahora es por falta de una planificación rigurosa de lo que uno tiene que hacer. Por eso yo les pido a todos ustedes el apoyo para que planifiquemos todos juntos y que la política de infraestructuras sea una política de Estado.

¿Eficiencia económica? Ya me gustaría a mí que se hubiera ejercido la eficiencia económica, pues claro que es utilizar bien los recursos, pero yo me pregunto por qué hay gente que cuando habla de eficiencia económica piensa que al País Vasco no tiene por qué llegar el ave, ni a Galicia tampoco.

Señorías, soy la ministra de todos los españoles, no quiero darle a nadie más que a los demás, pero, ¡hombre!, menos que a los demás tampoco, y la eficiencia económica es para todos, porque hay eficiencia económica y hay rentabilidad social cuando hablamos de grandes servicios públicos que afectan a todos los ciudadanos. Por eso, señoría, un poco de consternación me produjeron sus palabras.

Me pregunta qué vamos a hacer, en qué plazos y con qué fechas. Quiero decirle una cosa, señoría: vamos a hacerlo, desde luego, pero con todas las indicaciones que le voy a dar a continuación. Va a saber usted en qué se invierte el dinero; va a tener usted conocimiento de toda la contratación pública; va a tener usted colgado en una página web a quién se le adjudica la obra pública; va a haber absoluta transparencia en todo lo que se hace en el ministerio y además va a tener usted respuesta acerca de todas las actuaciones en su comunidad autónoma sobre las que me ha preguntado antes que qué íbamos a hacer.

Yo cuando le escuchaba pensaba que mal deben de estar ustedes en Andalucía para que usted le pida explicaciones a una ministra que lleva dos meses y poquito y quiera que haga en dos meses lo que otros no han hecho en ocho años. Yo sé que ustedes tienen problemas y yo no quiero problemas para nadie, pero lo que sí le puedo decir es que el ferrocarril hay que llevarlo desde Algeciras hasta Portbou y que el corredor mediterráneo es una prioridad. Usted me dice: Dígame plazos. Señoría, ¿plazos para 40 882 millones? Si me lo permite, se los iré dando, pero si a los 40 882 les sumo lo que hay que invertir en toda la infraestructura del ave en España, más todos los corredores que tenemos..., fíjese usted de qué cantidades le estoy hablando.

Añade otra cosa que no voy a decir que tiene su gracia porque es algo bastante serio, pero si no lo fuera verdaderamente sí la tendría. Dice usted: Ni siquiera se aporta fecha concreta para una nueva línea que una La Gomera y el Hierro con el resto de las islas. (*El señor Fernández Ortega: Con el resto de las islas no he dicho.*)

¡Señoría, seguro que usted no ha estado en España, ha estado fuera de España! Pero vamos a ver, antes de un mes, antes de un mes se va a licitar la explotación exclusiva de la línea de estos enlaces compensando los déficits de estas operaciones, y estará resuelta en el tiempo que tarda el trámite administrativo, lo antes posible. ¡Pero que es un problema que me he encontrado yo, señoría, pero cómo me dice eso!

Se queja y dice que se informe de los planes de estos cuatro años. Yo le digo: Señoría, espere, primero estoy pagando lo que han dejado ustedes a deber, además de que a la vez estoy elaborando el presupuesto. Y por cierto, en esa infraestructura de la que me está hablando, la línea Antequera-Granada, este año que viene se van a invertir 200 millones de euros. Porque, señoría, sé lo macro, pero también me estudio lo micro; para tener lo macro hay que saberse lo micro primero, y esto es micro pero muy importante.

Me ha preguntado usted por las autopistas de peaje, y me he dicho: ¡Caramba, otros ocho años fuera! Porque, señoría, cuando yo llego al ministerio me encuentro con que tengo una serie de autopistas en riesgo de quiebra, de las que estamos intentando tirar para arriba. ¿Y quién ha gobernado en España? ¿Quién ha gobernado? El Partido Socialista.

Señoría, de los 10 800 kilómetros que componen la red de carreteras de alta capacidad que dependen de la administración del Estado, 2759 son de

autopistas de peaje. Las primeras concesiones se hicieron en los años sesenta y setenta, en lo que se denominó el PANE. Posteriormente este programa se interrumpió y dio lugar a zonas con autopistas de peaje y zonas con autovías sin peaje –eso ha generado, como usted sabe, muchos, muchos, muchos problemas–. Ustedes se encontraron esta situación desigual y ustedes pusieron en marcha, como sabe, los créditos participativos, las cuentas de compensación... Por cierto, que la actividad económica haya bajado en estos años no será culpa también de quien acaba de llegar al Gobierno, o que muchas autopistas se hayan quedado sin coches y que les haya bajado la recaudación más del 60%..., ¡no tendré yo también la culpa de eso, señoría!

Yo le digo que vamos a adoptar una serie de medidas y vamos a modificar la legislación, primero, para que las adjudicaciones se produzcan con mayores coeficientes de seguridad. Siento que no esté la portavoz de Convergència i Unió, que me ha preguntado por Figueras, y aunque lo conté ya en la Cámara, se lo voy a repetir a sus señorías. En Figueras había que hacer una mejora de la autopista y la concesionaria tenía una concesión –como propiamente tiene una concesionaria (*Risas.*)–. Llegaron al acuerdo de que la concesionaria hiciera las obras y las hizo, claro que sí, pero resulta que en esa ampliación de la concesión se estipuló que si no suben los tráficos hay que pagarle a la concesionaria no lo que vale la obra, que está en menos de 300 millones, sino que de aquí a 2020 hay que pagarle 2000 millones. Ese es el modo de potenciar que teníamos en este país con respecto a las concesionarias.

Por eso, señoría, casi mejor que antes de interpelarme le expliquen realmente cuál es la situación que han dejado. Yo me comprometo aquí a una modificación de la legislación para intentar equilibrar a todas estas concesionarias y ser capaces de que el sector funcione, un sector que, por cierto, está en todos los lugares del mundo. No permitamos que este sector se caiga, porque tenemos nueve concesionarias que en estos momentos tienen serios problemas.

A usted no le gusta que yo le hable de que el ministerio es un ministerio austero. ¡A mí me gusta, cómo no se lo voy a decir! ¿Cómo no le voy a contar que había un secretario general de relaciones institucionales, con un sueldo de subsecretario? ¿Cómo no se lo voy a contar cuando yo soy ministra de Fomento y las relaciones institucionales que tengo son conocidas de todos los españoles? Yo no necesito un secretario general para mis relaciones institucionales. ¿Cómo no le voy a contar que hay que ahorrar en luz, en teléfono? ¿Cómo no se lo voy a contar? Pues claro que se lo cuento, porque es fundamental y también quiero que lo sepan los españoles. Porque hay dos modos de gobernar: uno es gobernar de una manera austera y otro que es gobernar como que el dinero es... de nadie, como dijo ya una persona en este país que conocen todos ustedes.

Me habla de los acuerdos de no disponibilidad, señoría. Mi verdadero acuerdo de no disponibilidad es... el dinero que ustedes han dejado sin pagar, ese es mi lastre, ese es mi lastre y explicaré, desde luego, uno a uno todo lo que ustedes han dejado pendiente de estos años, y algunas cosas ya se las he explicado.

Me dice que qué obras son las que no van a estar en el presupuesto. Señoría, tengo un compromiso: que todas aquellas obras que están iniciadas y que son obras prioritarias porque son fundamentales –primero, porque hay

problemas de seguridad; segundo, porque son claves para que llegue una infraestructura a una ciudad o a un pueblo– claro que se van a llevar adelante. Por eso cuando usted me pregunta por la línea Antequera-Granada le cuento que vamos a invertir 200 millones, porque para nosotros es una línea clave y fundamental.

Como es clave y fundamental otro aspecto, señorita. Usted hablaba de Andalucía, pero que yo sepa usted representa a un partido que tiene diputados en toda España. Me imagino que no les va a gustar mucho que usted se haya referido a algunas otras comunidades autónomas. Porque, como ya lo sabe usted, yo nací en Zamora, y el problema es que Zamora también necesita ave y también necesita que se termine la Ruta de la Plata, claro que sí, y afortunadamente, además, soy de Zamora. En cuanto al AVE gallego –ya se lo conté– faltan 8000 millones de euros por pagar. En unos días se licitarán casi 900 millones; hasta ahora se han licitado 500 millones, ¿y, sabe por qué? Ese es el modo de presupuestar, porque ustedes, en todo el trazado del AVE Valladolid-Olmedo hasta la provincia de Pontevedra en Galicia, solamente habían invertido 400 y pico millones, es decir, solo han pagado 400 y pico millones y hasta 8000 millones es lo que tengo yo que hacer frente y que pagar.

En Bobadilla, Granda, señorita, se van a aportar 200 millones, como le decía, especialmente en infraestructura y energía y la variante de Loja –lo conoce usted mejor que yo– es un proyecto que está en redacción; por lo tanto, terminaremos el proyecto y licitaremos la obra, pero para eso, teníamos que tener un proyecto y, ustedes, que han gobernado ocho años, lo han dejado institución terminar.

También me gustaría decirle otra cosa importante. La magnitud de las inversiones obliga a analizar la inversión y la planificación de modo eficiente. Yo puedo venir aquí y comprometerme con algo que vale 50 000 millones de euros, pero si luego tengo 500 millones de euros, hago un mal favor a todos los españoles, porque estoy mandando un mensaje de que eso lo pago y, sin embargo, para eso no hay dinero.

Luego me ha hablado usted de las plataformas multimodales. Me dijo usted: ¡Qué barbaridad, dieciséis nuevas plataformas! Oiga, hable usted con los consejeros de las comunidades autónomas, son ellos los que han planificado que para 2030, para sus ciudadanos, quieren tener plataformas multimodales, faltaría más, pero ¿por qué no?, si estamos planificando el futuro, y, de paso, le recuerdo que Linares, Córdoba, Sevilla, Antequera y Algeciras están en el mapa como plataformas multimodales. ¿De acuerdo? Porque quiero también que se sepa.

Quiero decirle también que recojo el guante de la Ley de ordenación del transporte terrestre. Usted me ha animado a que siga en ello. Le cojo la palabra y le digo que acepto su propuesta y que espero, desde luego, que su partido nos ayude a que esto pueda salir adelante.

Me ha hablado usted de vivienda. En el tema de vivienda vamos a ofrecer al sector inmobiliario –y a todo el sector– una reforma mediante una Ley de desarrollo urbano sostenible y competitivo, con estímulos para llevar a cabo reformas y con la aprobación de un plan de fomento para la regeneración urbana y el alquiler, y con incentivos, porque, efectivamente, –ya lo ha dicho en su intervención el representante de Entesa, con el que coincido totalmente, ahora me dirijo a usted–, es clave para el futuro.



También me ha dicho que a cuántos más vamos a mandar al paro. Señoría, ha estado ocho años fuera de España, 5 400 000 parados, señoría, más de la mitad de los jóvenes en paro, señoría, si lo que estamos haciendo son reformas precisamente para crear empleo, crear empleo y riqueza. Usted me pregunta qué parte del PIB nacional vamos a destinar a infraestructuras o si se va a realizar esta inversión. Mire, estoy trabajando para que la colaboración público-privada sea de verdad importante en nuestro país, pero lo primero que tiene que hacer España es recuperar la confianza. Es que ustedes han dejado las cuentas, no solo no claras, sino con un déficit que habían dicho del 6%, y quera de un 8 y pico. ¿Se da cuenta? Eso sí que es hablar de macroeconomía ¿verdad?, eso es hablar claramente de macroeconomía. Ya sé que cuando luego se transcribe, la ironía no se capta, pero creo que la señoras taquígrafas podrán recoger... (*El señor Becana Sanahuja: Pregunte por los Ayuntamientos de Madrid y Valencia*) También hablaré de Madrid y Valencia, si usted quiere.

Usted ha preguntado que si Rajoy tenía un plan. El señor presidente del Gobierno tiene un plan y, desde luego, ese plan es el que estamos llevando a cabo, un plan con una reforma laboral, que permita generar empleo, un plan con una reforma del sector financiero, para que pueda llegar el crédito a las empresas y un plan, señoría, y se lo vuelvo a recordar, para la estabilidad de las cuentas públicas, con un techo de gasto, para que no vuelva a ocurrir en este país que nos gastemos lo que no tenemos, señoría, y prometamos lo que no tenemos, como me he encontrado en las cuentas del ministerio.

Me ha dicho: muchas cifras y pocos compromisos. En la primera parte de su intervención dijo que aquí se habían dado listados, pero... Oiga, compromisos, el mío lo tiene. Mi compromiso es que voy a planificar todas las infraestructuras del año 2012, por cierto, en el que estoy ya, es que estoy en el 2012, ¿se ha dado cuenta?, es que he llegado al Gobierno el 23 de diciembre y me he encontrado con que ustedes no tenían presupuesto. Esto es así y hay que decirlo muchas veces, porque a lo mejor alguien se olvida cuando se habla de que esto es así. Y voy a planificar con rigor, para que todas las infraestructuras importantes se terminen. Por ejemplo, el puente de la Constitución de 1812, en Cádiz, ¿sabe cómo me lo he encontrado? Pues que el puente, tanto la parte fija, como la parte móvil, como la parte atirantada, está todo sin montar. Y yo pregunto: ¿Oiga, poniendo todo el dinero del mundo, cuándo se termina? –que no tengo todo el dinero del mundo– Y me dicen: como mínimo, señora, en quince meses. ¿No se puede hacer antes? No. Entonces, le digo: mire, el puente de la Constitución de 1812, ese, se termina –me dicen los técnicos– en quince meses. Eso es una obra concreta, señoría, y si quiere continuamos. Si quiere también le puedo hablar de las promesas y compromisos que habían hecho con la conexión del puerto de Algeciras, todos se han incumplido. Yo no tendría minutos para contarle a usted cómo nos han dejado todas las obras a lo largo y ancho de España.

Señora, presidente, gracias por su paciencia.

España tiene que tener un papel clave en nuestras plataformas logísticas –coincido con usted–. Las mercancías son claves en el ferrocarril, pero ustedes nos las han dejado en el 3,8%; se lo digo, porque también es importante que lo recuerde.

En cuanto a la financiación del transporte en España, usted quiere que haya una nueva ley. Han estado ocho años en el Gobierno, se podían haber acordado antes.

Y, con respecto a la vivienda, también le digo que no soy yo, ni el grupo al que represento, ni el Gobierno, quien ha dejado miles y miles y miles y miles de viviendas paradas, porque, además, hay un dato clave y es que no se ha construido más vivienda que en los años de la primera legislatura del Gobierno socialista.

Nuestra política, señoría, es muy clara, es la política de apostar por la rehabilitación. Hay más de 4 millones de casas con más de 50 años de antigüedad, hay muchas personas mayores –nos tenemos que preocupar por todos, pero me preocupan especialmente las personas mayores– que viven en unas condiciones que son muy mejorables y, por lo tanto, señoría, esa es una pieza clave de nuestra política, como lo va a ser también la política del alquiler y alquiler, si cabe, con opción a compra. Por eso, nuestro plan, que vamos a elaborar y trabajar con las comunidades autónomas, va a tener todo ese contenido.

Usted dice que, en la reforma, la dación en pago es voluntarista. Hombre, usted la califica de voluntarista y de restrictiva, pero restrictivo es lo de antes, restrictivo es que había un problema tremendo y ustedes en ocho años no lo han abordado, no han cogido el toro por los cuernos. Le hablo del toro y de los cuernos, porque como usted me habló en términos taurinos en la primera parte, yo le quiero responder al final de mi intervención en estos términos.

Por lo tanto, señoría, quiero agradecerle sus palabras. Estoy segura de que vamos a tener muchos puntos de encuentro, porque sé que usted representa a un partido al que tengo un gran respeto –como a todos–, a un partido en el que militan y al que pertenecen muchos ciudadanos de este país y que es el principal partido de la oposición y, por eso, a usted le pediré –y me va a perdonar, estoy segura– a lo largo de la legislatura que si puede arrime el hombro, porque en mí va a encontrar leal colaboración. Voy a hacer una planificación rigurosa, una planificación que no tenga —espero que lo consigamos entre todos— desigualdades como las que hay ahora. Voy a hacer una política que dé transparencia, que sea eficiente. Señoría, en la mayoría de las obras —no se las voy a enumerar aquí— me he encontrado con reformados y modificados, hasta tres reformados y dos modificados en muchas obras, obras que van todas a la baja. Perdone, pero vengo de la administración y lo sé. No es que me guste especialmente esto, pero he visto, obra a obra, en qué situación las han dejado; hasta tres modificados, señoría; obras a la baja, bajadas y luego modificados al 19,8, justito al borde del 20; y esto en una obra y en otra obra y en otra obra. Si quiere, señoría, se lo puedo listar.

Señor Fernández Ortega, le agradezco mucho lo que me ha dicho. Sepa usted que el presupuesto y mis compromisos con Andalucía y con toda España van a ser el rigor, la priorización de lo importante y pagar. Para empezar ya he pagado los 200 y pico millones de las certificaciones del año anterior. Tengo que seguir pagando los 600 y pico de las expropiaciones y luego continuar con las grandes infraestructuras que son la red de alta velocidad, la mejora de toda la red de mercancías de toda España, el ancho UIC, que es un compromiso ineludible para toda España, potenciar todos los puertos, conectarlos a los puertos con la red viaria y ferroviaria y apostar decididamente para que el transporte público en nuestro país sea de calidad y que los ciudadanos podamos defender sus derechos.

Con esto le he contestado. Solo me resta decirle que espero que nuestra colaboración sea fluida.

Señor Carlos Martín, le doy las gracias por su intervención. Usted ha coincidido conmigo en varios puntos y se lo agradezco. Ha hablado de que lógicamente la inversión en infraestructuras es una de las claves para la recuperación económica. Así lo creo yo. Por eso, aun ajustándonos, que sabe usted que nos tenemos que ajustar, a los objetivos de déficit, hay que intentar con todos los medios, contando con fondos comunitarios, con fondos —como usted muy bien ha señalado— BEI y con la colaboración pública y privada, lograr que este sector siga siendo uno de los elementos claves de la generación de empleo y riqueza.

Usted me ha preguntado por el impacto de las reducciones en el presupuesto de 2012. Lo estamos elaborando en estos días. Cuando lo tengamos, todo el equipo ministerial y yo misma vendremos a la Cámara a dar cuenta lógicamente del presupuesto para que todos ustedes puedan hacer sus enmiendas en la misma línea que le he dicho al portavoz del Partido Socialista, con rigor, con actuaciones prioritarias, en línea con todas esas actuaciones que le he ido describiendo en mi intervención.

Esto no es una carta a los reyes magos. Si repasamos usted y yo juntos lo que yo he ido diciendo aquí habremos de concluir que esto no es una carta a los reyes magos. Que diga usted esto sí que me ofende. Me ofende, señoría, porque cuando yo he hablado de Cataluña he citado cosas concretas. Carta a los reyes magos escribe quien dice frases y frases y no concreta. Le voy a concretar. Le conté que en Cataluña, en red de alta velocidad, hay que construir 562 kilómetros de vías de alta capacidad, con una inversión de 3216. Usted me dirá que qué es lo que yo hago de todo esto. Pues se lo cuento. Le tengo que contar cómo está la autovía A-2 en Girona. Dos tramos, los que había hechos, hechos están, pero hay uno en obras, el de Medinyà –Orriols, una obra rescindida con un contrato de obras que estaba licitado, adjudicado y todo. Sils— Caldes de Malavella, un proyecto aprobado cuyas obras no se han licitado por dudosa funcionalidad, según informes de los técnicos, Tordera, Maçanet de la Selva. Y otros cuatro en redacción, Maçanet de la Selva-Sils; y otros tres entre Orriols, Garrigas y Pont de Molins, Aguyan.?

Tengo ese nivel de detalle, señoría. Sigo si quiere. La autovía A-14, Lleida-sopeira. En Cataluña hay dos obras en ejecución y en los dos tramos más próximos a Lleida, Roselló- Almenar estoy dando instrucciones —con a ir personalmente— para que las obras se terminen de una vez. Lleida-Roselló está en ejecución. El tramo Almenar-límite de la provincia de Huesca está en proyecto. Tengo analizadas una a una. Por eso, le digo, una a una, que vamos a intentar por todos los medios terminar todas las obras que están en ejecución y las que están paradas, por cierto, sin rescindir los contratos. Queremos reunirnos con todos los adjudicatarios para llegar a un acuerdo con ellos porque tenemos responsabilidades. Hay gente a la que se le ha mandado parar la obra, pero no se le ha rescindido el contrato. Hemos de asumir las responsabilidades de lo que no hemos hecho.

Por lo tanto, esto no es una carta a los reyes magos. Yo le he hablado del puerto de Barcelona. Esto no es una carta a los reyes magos. He estado en el puerto de Barcelona y sé que ya se ha firmado el convenio para hacer la entrada provisional al puerto de 11 millones. Trabajamos ya para la licitación de la obra definitiva de más de 200. He estado en La Sagrera —como usted sabe— y allí me he visto cómo estaba la situación. Allí hay —usted lo ha

visto— un gran descampado de miles de metros cuadrados, pero allí no hay puesta una vía. Señoría, no hay puesta una vía. Hay que acabar las obras.

Coincido con usted en que hay minimizar el impacto ambiental y socioeconómico. En muchas de las obras que he repasado hay problemas serios de impacto medioambiental. Por lo tanto, en esos lugares hay que dar soluciones. En las vías nacionales habrá que intentar mejorar, hacerlas más anchas, si se puede, pero hay algunos lugares en los que no se puede hacer una nueva infraestructura por el impacto que genera.

Me ha hablado de la gestión descentralizada. Señoría, creo en la gestión descentralizada. Yo vengo de una comunidad autónoma, como usted. Yo he vivido la gestión del INSALUD, que se hacía desde Madrid; cuando los centros de salud nos los hacían igual a todos, daba igual el sitio que llovía que el que hacía mucho sol. Usted seguro que comparte lo que digo. Soy partidaria de tener una gestión que pueda estar descentralizada.

Lo que seguro que no le han contado, señoría, es lo de los consejos rectores. Este es un tema que puede llevar a la hilaridad si no estuviéramos hablando de un tema tan serio. La licitación de la externalización de los aeropuertos de El Prat y de Madrid-Barajas se saca en el momento peor de la economía. Uno por 3000 millones y otro por 3500. Dicho de paso, AENA tiene una deuda de 14 900 millones. La idea era hacer una concesión de esos dos aeropuertos, pero que el Estado se quedara con toda la deuda. El resto de los aeropuertos tendrían que pagar toda la deuda. Además, hay un acuerdo del Consejo de Ministros sin informe de los servicios jurídicos del Estado.

¿Sabe usted lo que es el consejo rector? Una sociedad anónima, Sociedad Anónima: Consejo Rector, que era el consejo rector con las funciones de la Ley de Economía Sostenible donde iba la modificación para planificar lo que iba a hacer la concesionaria. La concesión se iba a externalizar a un privado; es decir, que el consejo rector iba a ser una sociedad anónima que no tenía participación en el aeropuerto. La parte que tuviera el representante de AENA iba a gestionar el aeropuerto. Creo que he descrito con bastante claridad toda la situación. Si no lo he hecho usted me ayudará a describirla.

No les quiero cansar. ¿Pero sabe quién ha reconocido que el proceso era inviable? Los propios que se presentaban al proceso. Los mismos que se presentaban al proceso han dicho que era inviable, sobre todo porque, además, la situación financiera era preocupante porque el crédito no llegaba a las empresas.

Esa es la situación que yo me he encontrado. Por eso, queremos un modelo en el que participen las comunidades autónomas, los ayuntamientos y la sociedad civil para que los aeropuertos sean el verdadero motor de nuestras ciudades. Hablo de aeropuertos tan importantes como los que he mencionado. Por eso, estamos haciendo un nuevo modelo aeroportuario.

Me he reunido también con los empresarios de Cataluña. Les he hablado de los proyectos de futuro. Me han dicho que tendré su apoyo porque todo aquello que sea mejorar y potenciar el aeropuerto será bienvenido. Por cierto, el aeropuerto de Barcelona ha sido uno de los que a lo largo de 2011 ha crecido más sus tráficos, de lo que nos debemos alegrar todos y, desde luego, nosotros seguimos trabajando con ellos para potenciarlo todo lo que podemos.

Agradezco sus comentarios con respecto a los derechos de los usuarios, norma que agradezco a todos los grupos políticos, en el sentido de que todas aquellas propuestas que nos puedan hacer llegar serán muy bienvenidas.



También he recogido sus palabras sobre vivienda. Le preocupa –lo que yo comparto– todo lo que tiene que ver con el alquiler y qué medidas fiscales se podrían poner en marcha para potenciar el alquiler en España. Sepa que son medidas en las que estamos trabajando y que tienen que tener un impacto en el parque de viviendas que, como les decía, en este momento están vacías.

De cualquier modo, don Carlos Martín, le agradezco mucho sus palabras. Comparto con usted ese interés que ha mostrado por los pasajeros, por los viajeros, que es lo que nos tiene que mover, y estoy segura que a lo largo del proceso de ese nuevo modelo aeroportuario podremos llegar a muchos acuerdos.

Siento que no esté la señora Candini, aunque está Jordi Sendra, a quien agradezco también su presencia. La señora Candini expuso con gran claridad que la herencia recibida era grande y pesada. Coincido totalmente con la señora Candini; así es, y que esta etapa tiene que estar guiada por el rigor económico, la transparencia y la planificación –así lo vamos a hacer– y también por la eficiencia –claro que sí, no se pueden desperdiciar los recursos– y también por la cohesión territorial. Agradezco las palabras sobre que estoy entregada y en mi papel; no podía ser de otra manera. Desde luego, es además un reto, en un momento tan complicado como este es un gran reto en mi vida política. Pero sobre todo, lo que estoy intentando es hacer las cosas bien por el bien de todos los españoles y con equilibrio. Esta palabra no la he nombrado hasta ahora, pero quiero que sepan que lo haremos con equilibrio. Ahora bien, no me van a tapar la boca cuando vea que están diciendo algo que trata injustamente a cualquier territorio de España.

La señora Candini me ha hablado de cercanías, que para mí es uno de los temas más importantes con los que nos hemos encontrado en el ministerio. La señora Magdalena Álvarez presentó el 25 de febrero de 2009 el Plan de Cercanías de Barcelona 2008–2015, con una inversión de 4000 millones, que se desglosaba de la siguiente manera: 3000 millones para modernizar infraestructuras existentes, encomendando a Adif su inversión. Pues de esos 3000 hay en este momento invertidos 200. También un programa de estaciones: 950 millones; 350 millones de modernización de estaciones, inversiones de las que se han gastado 83 millones; y 500 millones en nuevos intercambiadores –que se encomendó también a Adif– de los que solo se pagaron 0,3 millones, de redacción del proyecto. Estas son algunas perlas, y podría seguir. Se iban a invertir 50 millones en nuevas estaciones y 50 millones en aparcamientos disuasorios. Pues ni aparcamientos disuasorios, aquí no hemos visto nada. Señorita, el balance es el siguiente: Están adjudicadas las obras del acceso al aeropuerto de El Prat pero no comenzarán, según me dicen los técnicos, hasta 2013, si no lo remedio; es decir, porque no había la previsión de un solo euro para ello. Y, de la modernización de estaciones, un 23%. Por lo tanto, de los 4000 millones de cercanías se ha pagado el 8,8% y, señoritas, han transcurrido 3 años; como ven, todo un modelo de planificación rigurosa y de gestión eficiente desde todos los puntos de vista. Espero que esta vez el papel también resista la ironía.

Red viaria. Me ha hablado su señorita de la Nacional II, sobre todo en las comarcas de Gerona. Quiero decirle que en las próximas fechas estaré allí, en la provincia de Gerona, con todos los técnicos, porque tenemos que abordar una infraestructura que, efectivamente, tiene una siniestralidad elevada, que es clave, y tendremos que plantearnos si hay que hacer alguna actuación por obra

de emergencia porque, si lo requiere, así se hará. Seguidamente, Figueras, el tercer carril, ya les he respondido –contestando al portavoz del grupo Socialista– cuál es el estado de la situación; sepa que nos hemos reunido en varias ocasiones y estamos dando salida para cambiar la concesión y resolver un problema que, desde luego, es acuciante. Yo hace poco más de un año que no voy por allí, pero sé que hay otras infraestructuras dotacionales importantes en esa área que es la que precisamente está haciendo que se cree una fuerte demanda en esa zona.

En cercanías, la señora Candini me ha hablado de seguridad. Señoría, quiero trasladarle que Renfe ya ha aprobado un plan para la mejora de la seguridad, y que tendré mucho gusto de compartir con ustedes, porque, como sabe, nos hemos encontrado con una serie de problemas en cercanías, de algún choque llegando ya a la estación, y algún problema que, afortunadamente –siempre son problemas mayores– estamos trabajando para que unas cercanías tan importantes, con ese tráfico tan intenso, se ponga en marcha –ya está aprobado el plan– de forma inmediata.

Me ha hablado de los puertos de Tarragona y de Barcelona. Sabe que son dos prioridades, entre las prioridades de las prioridades. También me ha hablado del corredor del Mediterráneo. En este punto, señoría, debo decirle que esta es una prioridad para el Gobierno de España. Dentro de esa prioridad que he señalado

–esa prioridad de los más de 40 000 millones–, ahí va incluido todo, todo el asunto de pasajeros en alta velocidad, va todo la cuestión de mercancías, va el cambio de 1200 kilómetros ancho UIC donde no lo hay; toda esa parte que usted conoce bien, que es el enganche desde abajo, desde Castellón, Tarragona, a la curva que lleva a Portbou; tenemos toda la parte que queda de Barcelona a Portbou que está todo sin terminar, los 200 y pico millones del puerto. Pero piense que todavía tenemos que hacer llegar las mercancías desde Algeciras a Almería, y todo eso está prácticamente sin hacer. Piense que este es mi compromiso y que el corredor Mediterráneo es una prioridad, es unir Alicante con Valencia; estamos hablando de algunas cosas tan importantes como eso; o qué hacemos desde Valencia–Castellón –que sabe que hay una vía–, pero que tendríamos que intentar hacer una vía a mayores para que pueda circular a 300 y pico, porque esa vía no llega, va a 200. Fíjese, señoría, mi réplica la preparo de lo que dicen ustedes, a mí no me preparan una réplica escrita, porque no le voy a contestar a usted algo que no me ha preguntado. Por lo tanto, estoy memorizando en mi cabeza las cosas que usted me ha ido preguntando, y he anotado todas. Y, si piensa que no he contestado a alguna, desde luego, me las puede pedir, que gustosamente se las haré llegar.

También debo decirle que la alta eficiencia económica no significa ni costes muy bajos, tampoco significa altísima producción, y la alta eficiencia económica no significa máxima eficiencia biológica –eso lo estudié yo cuando estudiaba el *enviei* hace treinta años–. ¿Qué quiero decir con esto? No he querido ser pedante, lo que quería decirle es que, efectivamente, la eficiencia económica es clave; eficiencia económica es, por ejemplo, que cuando se está haciendo una inversión hay que optimizarla, lo que no se puede hacer es primero poner un ancho ibérico y, a los dos años, cambiarlo y poner ancho internacional. Eso es contrario a la eficiencia económica. Eso es lo que hay que hacer, y es lo que dicta el sentido común.

Con respecto a la gestión de El Prat, como sabe, estamos trabajando con el conseller de Convergència i Unió; estamos trabajando con él, y nos está aportando una parte muy valiosa, sobre todo el conocimiento del terreno, y quiero que sepa que queremos contar con ustedes y con todos los partidos políticos –y con ustedes, que están gobernando–, y debo decirle, contestando a la señora Candini, que ustedes también han recibido una herencia bastante pesada.

Por último, le diré que vamos a cumplir los compromisos, pero que no encontrará nunca en mí una señora que va por España comprometiendo lo que no tiene. Por lo tanto, cuando me escuche decir que se firma el convenio del puerto, es que al día siguiente se firma el convenio del puerto; y, si no, no lo diré. Cuando escuche que digo que se va a licitar las dos infraestructuras de 200 millones, será que estará retenido el crédito –sabe que esto es muy importante, el RC-, el informe del abogado del Estado y el de la Intervención; y luego ya le contaré que lo licito. Esa va a ser la mecánica. Sé que hay un cambio de cultura muy importante –lo llamamos cultura-, pero esto es lo que hay.

Muchas gracias, señorita. Usted es el espíritu de la señora Candini y también espero que la voz y la letra.

Gracias, señor Narvay Quintero, por su intervención. Sé, señorita, porque hemos tenido la oportunidad de hablarlo en persona, lo que a usted le preocupan las islas y su interconectividad. Y como contesté haciendo referencia a la intervención del Grupo Socialista, le diré a usted también que en menos de un mes estará licitado. Vamos a intentar acortar el trámite administrativo lo más posible porque, desde luego, es una necesidad y vamos a trabajar para que el transporte aéreo –también el marítimo- funcione de verdad, no como en la forma que nos hemos encontrado, porque, por la situación en que estábamos, muchas compañías están renunciando a volar. Y, desde luego, la obligación de servicio público nos va a permitir dar tranquilidad a todos los ciudadanos de las islas.

Coincido también con usted, señorita, en todo lo que ha dicho sobre la bonificación a los billetes de pasajeros. Tiene que ser un modelo de gestión eficiente y riguroso, pero nosotros seguimos apostando por la bonificación, porque es el único modo de que los ciudadanos de las islas tengan las mismas oportunidades, lógicamente –usted lo sabe. Por tanto, estoy muy preocupada por los problemas en el transporte aéreo, por razones obvias, sobre las que no voy a extenderme ahora, y siguiendo día a día lo que está pasando.

Recuerde que en la contestación que le dí analicé los precios de los billetes desde el mes de diciembre hasta ahora -me he encontrado en un mercado liberalizado-, y recuerde lo que le contaba, que en el trayecto de una de las islas a Barcelona me encontré con precios mucho más bajos que en el mes de diciembre; encontré que habían subido en el carnaval, en ese gran carnaval que ustedes tienen. ¿Por qué? Porque hay mucha más demanda. Por tanto, suben los precios. Pero habían subido como en otros años en el momento del carnaval en Canarias, es decir, siempre que hay carnaval, que, afortunadamente, ustedes lo celebran todos los años.

Por lo tanto, vamos a seguir trabajando. Usted hizo referencia también a las infraestructuras y me comprometo con usted a estudiar esas mejoras en El Hierro que usted me ha comentado. En las cosas en que se pueda mejorar, en lo que son obligación de servicio público, desde luego, lo vamos a hacer.

Siempre digo que los aeropuertos han de tener rentabilidad económica y añadido que también social. No solo hay que considerar la rentabilidad económica, creo que hay que ver dónde es necesario, porque es un servicio público; igual que, cuando se liberalizó la telefonía en España, que al operador principal se le encargó el servicio, que tenía que ser universal y llegar a los últimos pueblos de España.

Gracias, señoría. Y, sobre todo, el Santa Cruz de Tenerife, como sabe, está en la red básica. No están Lanzarote y Fuerteventura. Sé que ustedes habían pedido primero Tenerife. Ahora usted se refiere a este, que es nuevo para mí. Nosotros lo podemos proponer, pero, como usted sabe, al tener ya dos aeropuertos a media hora de vuelo, tendré algunas dificultades, por el rigor de la comisión con respecto a esta planificación.

Señor Martínez Oblanca, muchas gracias por su intervención. He anotado lo de camelo sonrojante. Me ha parecido una definición bastante apropiada para algunas cosas que ahora voy a describir.

Usted sabe que he estado mucho en Asturias –le iba a decir de mi pasión por Asturias-, que he estado por muchos motivos, pero, sobre todo, por mis responsabilidades políticas; que conozco bien Asturias -lo cual no quiere decir nada, porque se puede conocer muy bien un sitio pero no hacer nada por él. Pero tengo unos cuantos compromisos, aunque no quiero abrumarle de nuevo con datos. El gran compromiso es la alta velocidad de Asturias. Y saben en qué situación la he encontrado. Uno de mis compromisos es agilizar lo más posible los túneles, porque, como sabe, todavía hay parte de la obra que está sin sacar a licitación. Ese es mi compromiso, tengo un cronograma, que puedo compartir con usted cuando quiera, para intentar que el AVE pueda llegar a Asturias.

En cuanto al ancho internacional, no hay quien lo entienda. El ancho internacional llegaba hasta Pola, y de ahí hacia arriba se había decidido que no. Entonces, lo primero que pregunté fue por qué no. No era porque usted me fuera a dar un premio, porque no sabía ni que usted me iba a interpelar; simplemente, quería que alguien me dijera objetivamente por qué, pero no me lo supieron decir. No obstante, tendrá que llegar el ancho internacional. Además, cuesta poco más. Eso es eficiencia económica. No cuesta más poner el ancho UIC. ¿Sabe lo que cuesta más? Primero poner el ancho ibérico y luego cambiarlo a UIC. Por eso, en Asturias eso no se va a producir, porque el AVE a Asturias va a llegar en UIC.

Me ha hablado también de la autovía del Cantábrico; 40 kilómetros. Como sabe, el otro día hemos abierto un tramo y, por todos los medios, vamos a intentar que el año que viene... Mire que soy persona que tengo que afinar mucho para decir una fecha concreta, porque, cuando uno empieza a decir esto y lo otro, fíjese, lo que pasa. Usted nos hizo aquí una disertación magnífica acerca de cuándo llegaría. Usted tuvo suerte, lo suyo fue en 2009. En Vigo, yo iba a tener AVE en 2012, incluso comprometieron el cargo, pero resulta que en 2012 faltan más de 8000 millones. Por tanto, no sé qué será peor, si lo suyo o lo de todos; si bien lo suyo también es de todos.

En cuanto a la estación de Gijón, otra modalidad que he encontrado, señorías –y sé que es muy tarde, pero se la tengo que contar-, es que, para hacer una estación, hacemos tres. Este es un nuevo método, desconocido para mí –también espero que se recoja la ironía-, que consiste en lo siguiente: yo tengo una estación, por ejemplo, la de Vigo, y, como va a llegar el AVE, lo



primero que hago es tirar la estación que tengo; hago una estación provisional para que llegue el AVE del Atlántico, luego hago otra segunda provisional y luego una tercera, de 180 millones, que es la definitiva, o sea, eficiencia económica, en términos que diría nuestra compañera, la señora Candini, que no está –que se entienda la ironía de nuevo. ¿Qué le quiero decir, señoría? Que es todo un despropósito. Y coincido con usted. Primero, hay que valorar las estaciones que tengamos, porque lo importante es que llegue el AVE. Luego, cuando seamos ricos, a lo mejor hacemos estaciones de 600 millones, como alguna. Pero, desde luego, mientras que no seamos ricos, el AVE tendrá que llegar a muchos lugares... Hemos hecho dos cosas: en unos sitios hemos tirado las estaciones y en otros hemos creado las sociedades de integración, que están todas en quiebra, o casi todas. ¡Hombre, habrá algún modo de hacerlo mejor! Fíjese, eso es eficiencia económica también. Por lo tanto, ha sido de desastre la gestión que se ha seguido hasta ahora en Asturias.

No voy a hablar de la Sociedad Gijón al Norte. Suena muy bien Gijón al Norte, y es verdad que Gijón está al norte, pero han perdido el norte en la gestión, en la gestión de una infraestructura que es clave, en la que ha habido una desviación de más de 200 millones de euros. ¿Saben lo que son 200 millones? Cada vez que yo tenga que venir a esta Cámara, traeré en un listado todo aquello que se ha invertido mal, se ha desviado, se ha malgastado, porque, por eso, por ese motivo, habrá obras que no se podrán llevar adelante; pero será por eso, señoría, porque lo que no se puede consentir es que una obra tan importante como el puerto de Gijón tenga una desviación de la naturaleza que usted, yo y el resto sabemos que ha tenido.

Por lo tanto, creo que Asturias se merece una gestión eficaz, se merece decir la verdad, se merece decir a los asturianos que la autovía del Cantábrico no se ha terminado todavía, que quedan 40 kilómetros, pero que, si todas las cosas van bien y no hay ningún problema técnico, el año que viene, en 2013- espero y deseo que usted también esté allí-, podremos abrir esa autovía a todos los asturianos y a todo el norte de España, que tanta falta hace.

Muchísimas gracias, señoría.

Y muchas gracias, señora presidenta, por su paciencia, y a todos ustedes también por la suya.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora ministra.

Iniciamos ahora un turno de intervenciones de los portavoces de grupos parlamentarios, por espacio de diez minutos, y comenzando de menor a mayor.

No hace falta que les recuerde a todos aquellos portavoces que ya han tenido un turno de intervención más concisión y más de brevedad para permitir a los que todavía no han intervenido más flexibilidad con los tiempos.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, su portavoz, que no sé si la va a compartir o no. *(Pausa.)* La va a compartir con el senador Martínez Oblanca.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Si me permite, señora presidenta, simplemente quiero agradecer a la ministra su esfuerzo de explicación y confiar en que esta etapa que se abre ahora de recortar el tiempo sea eficaz. Todos se lo agradeceremos.

Ministra, presidenta, muchas gracias a todos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martínez Oblanca. Tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta. Señora ministra, voy a ser muy breve.

En resumen, nos ponemos a su disposición y esperamos que entienda —sé que lo hace— que el tema del transporte, que su ministerio lleva, es fundamental. La singularidad y la diferencia de una región y de una comunidad autónoma como Canarias —una región autónoma ultraperiférica que tiene siete realidades—, complica los temas de transporte y los de igualdad de condiciones con el resto de España y con el resto de Europa, dado que tienen una singularidad diferente. Espero y confío que usted así lo reconozca, y que todas las políticas de su ministerio, tanto las relativas a transporte como a fomento, tengan en cuenta la singularidad de un archipiélago que está dividido en siete islas, por no decir ocho, porque ya tenemos la octava isla habitada, la singularidad, repito, y la diferencia con el resto del territorio peninsular, y que las actuaciones y las iniciativas de su ministerio vayan encaminadas por ahí.

Nos ponemos a disposición, como le dije antes, para modificar las obligaciones de servicio público para que los canarios y las canarias, y todos los que nos visitan, podamos tener unos transportes más eficientes, con mejores frecuencias, mejores horarios y, fundamentalmente, a unos precios asequibles.

Muchas gracias, señora ministra.

Muchas gracias, presidente.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

Tiene la palabra ahora doña Miren Loren —voy a tener que decirlo muy despacio— Leznibarrutia de Bizkarralegorra (*Risas.*) —perdón, pero me resulta muy difícil—, portavoz del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenida a esta comisión, ministra.

Ha trabajado usted mucho para venir a esta comparecencia. Pero es que, además, la comparecencia también está resultando realmente potente.

En nombre de mi grupo quisiera hacerle llegar algunas cuestiones, porque algún senador me ha preguntado: oye, y del País Vasco no dice casi nada la ministra. Le he dicho: es que nosotros tenemos transferidas las competencias. Es cierto que luego la señora ministra ha hecho algún comentario —algo que me ha alegrado—, pero sí quisiera comenzar esta intervención diciéndole que la gran preocupación de nuestro grupo es el entorno medioambiental, que es muy importante, el tema de movilidad, la equidad social, es decir, la libertad deambulatoria. Yo que pertenezco a un territorio montañoso —el más pequeñito del Estado, pero el más montañoso— sé lo que es vivir en la punta de la provincia y no tener cómo moverte. Eso también resta libertad para muchas cosas, que quizás lo que son urbanitas no entiendan.

Como guipuzcoana, también le diré que para nosotros es básica la movilidad para la economía. Una cosa es hacer carreteras para que pasen los

camiones, esos no dejan dinero, el que deja dinero es la empresa que se te coloca al lado, y para el Estado español es básico tener un criterio claro de movilidad tanto mercancías como personas. Que usted haya comentado que se van a hacer esas plataformas logística tanto en Jundiz como en Lezo, es una grata noticia, porque pensamos que sin eso se perjudica a la economía de los sitios donde se van a ubicar.

Nosotros estamos con usted en que hay que dar cohesión territorial. Es cierto que aquí se ha hecho una política de movilidad algo extraña, teniendo en cuenta que la Península está pegando a Europa con un istmo. La velocidad se ha dado en el interior, pero no hay ninguna salida de escape hacia Europa; luego también hay que dar cohesión y equilibrio a todo el territorio. Y, lo que es más importante, hay que planificar con muchísima eficiencia.

Quisiera compartir con usted la opinión de que muchas veces nos comparamos con otros países europeos en cuanto a las líneas de ferrocarril. Yo he vivido y conozco bien Alemania, conozco bien Francia, y la orografía es diferente; por lo tanto, no podemos hablar de hacer ferrocarriles. Sabemos lo que está costando la Y griega vasca; sabemos lo que cuesta en Guipúzcoa hacer un kilómetro. No es lo mismo hacer un kilómetro en Valladolid que en Guipúzcoa, es setecientos veces más caro. A ese respecto, quisiera hacer alguna reflexiones —voy a ser breve y no cansarle más porque tendremos tiempo— ¿y de lo mío, qué? Como somos muy conscientes de la importancia que tiene la intermodalidad, es decir, no solamente el ferrocarril o las carreteras, necesitamos rentabilizar a tope los puertos.

En cuanto a los puertos, como usted mismo ha dicho, el 70% del comercio del Estado se produce a través de los puertos. Quizá esa visión centralista no ha tenido muy en cuenta este factor. España tiene muchísimo más litoral y toda la periferia de España mueve la economía, exceptuando Madrid. Es una realidad un poco paradójica o extraña, pero es así. Nosotros pensamos que el puerto de Bilbao y el de Pasajes deben ser gestionado casi hasta conjuntamente; también pensamos que con ese principio de subsidiariedad las autoridades portuarias podrían evitar incluso gasto en las estructuras, y se podría ganar mucho en eficiencia en estos puertos. Se trata de hacer una gestión integral de los mismos teniendo en cuenta ese corredor tan importante que tiene que unir el Atlántico con el Mediterráneo. No entendemos que no podamos unir el puerto de Bilbao y del de Pasaia con el Mediterráneo directamente, porque eso generaría muchísima riqueza y muchísima más velocidad. Está bien el corredor Mediterráneo, pero a la vez debería acometerse sabiendo que son políticas europeas, que están respaldadas por Europa. El corredor Atlántico-Mediterráneo debería ser una cuestión muy prioritaria.

En cuanto a aeropuertos, usted misma ha mencionado el tema del espacio aéreo europeo. Pero nos encontramos con que tiene un agujero, y el agujero precisamente está en que Francia, después de haber firmado un convenio internacional en Chicago sobre aeropuertos fronterizos, debe ser un socio especial de dentro de la Comunidad Económica Europea porque impone sus condiciones respecto al aeropuerto de Fuenterrabía. Nadie la pone en duda importancia económica del País Vasco. Además, la capacidad de exportación que estamos teniendo hace que el Estado español también tenga menos deuda exterior. Es importantísimo para nosotros poder gestionar los tres aeropuertos junto con el tren de alta velocidad, con el tren de Cercanías, pero

¿por qué tiene que ser AENA la que decida qué rutas tienen que venir al País Vasco? ¿Por qué tienen que decidir allí, cuando muchas veces los del propio lugar hemos demostrado que sabemos hacer las cosas? Es muy importante, pues, que se transfiera o que se dé ese principio de subsidiariedad, máxime cuando uno se sabe administrar.

En este caso tenemos al mismo puerto de Bilbao, ahora a ver cómo acometemos el puerto de Pasajes. Estamos enseñando que somos eficientes económicamente. Entonces, lo que nosotros pediríamos es que se realice el traspaso en materia aeroportuaria, para la organización y gestión de las rutas, para la organización y gestión de las actividades situadas en los aeropuertos de Euskadi. Es decir, que alguien no tenga que decidir desde el centro sobre qué tiene que poner en el aeropuerto de Loiu. ¡Por Dios! Se trata de racionalizar, que lo que puede hacer el de abajo no lo haga el intermedio. Es una forma de eficiencia en materia de recursos humanos.

También quisiera preguntarle cuál es el estado del proyecto de ley de navegación marítima, es decir, la regulación de las actividades portuarias, practicaje, remolque, etcétera. Si nos lo puede contestar en estos momentos, bien y, si no, tendremos tiempo. La misma pregunta le formulo respecto a la regulación del transporte marítimo.

Por otra parte entendemos que el impulso de los corredores es básico. El corredor del Atlántico debe estar junto con el del Mediterráneo porque son los grandes mares que tiene el Estado y los de mayor tráfico de mercancías. Como usted muy bien ha dicho no se puede obviar el 70% del tráfico de mercancías. Unámonos, incluso las mismas empresas. Yo me doy cuenta muchas veces de que los de la zona del Mediterráneo están mirando al mar Mediterráneo y los del norte estamos mirando al Atlántico, al norte de Europa y América, cuando podríamos tener relaciones entre nosotros porque tenemos la misma cultura. Podrían fructificar muchos proyectos económicos empresariales, sin embargo, hoy en día estamos como si fuéramos unos desconocidos.

También quería hacerle un comentario respecto al traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte terrestre, es decir, autorizaciones, transportes especiales, títulos de acceso a la profesión, juntas arbitrales de transporte. Es decir, las pequeñas intendencias que muchas veces se nos escapan y que son verdaderos obstáculos por nimiedades, la china en el zapato. Son cuestiones que se pueden llevar desde cada comunidad autónoma, sin ningún problema para acogerlas, rentabilizarlo y ser eficientes económicamente.

En cuanto a la regulación de los derechos de los viajeros, que usted ha comentado más de una vez, me gustaría que nos explicase en qué estado se encuentra la armonización con los derechos previstos en la Unión Europea, y que incidiera, además, en la comunicación sobre los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte, no solamente en el aéreo porque, como usted muy bien ha dicho, es economía. No se pueden permitir retrasos en un servicio público de estas características. Si acumulamos y se cuantificaran todas las horas de pérdida de trabajo por impuntualidad en los pasajes aéreos o de tren, el dinero que supondría para la economía de los países sería algo terrible. Por otra parte el usuario debe tener derecho a protestar, a exigir y poder controlar sus propios tiempos porque muchas veces nos dan razones



poco claras. Al menos esto nos sucede a los que utilizamos mucho los aviones, con retrasos que no están claros. Todo esto respecto a nuestro territorio.

Por otro lado quiero agradecerle que por una vez se oiga claramente que la Y vasca es básica no solamente para Euskadi, sino también para España. Somos la boca de Europa y tenemos que estar interconectados. Necesitamos rapidez, que la economía exterior venga a nosotros y le tenemos que facilitar todas las fórmulas posibles para que puedan venir con tranquilidad, con rapidez y en condiciones económicas favorables.

Hay otro asunto que no se ha tratado aquí dentro del entorno medioambiental. Usted que conoce bien Galicia y todo el norte de España, es decir, lo verde, compartirá conmigo que nosotros en cuestión de movilidad le debemos más a los autobuses. Creo que aquí no se potencia el autobús y es necesario potenciarlo por su sostenibilidad socioeconómica y su contribución al equilibrio territorial. Es decir, no es posible que España hoy en la situación en que se encuentra pueda acometer tantas líneas de ferrocarril. Tenemos unas experiencias de servicio público por autobús que hacen que en lugares como Guipúzcoa o Vizcaya, a pesar de todas las inversiones en el tren y las carreteras, sea imposible no pensar en un billete único también para el autobús. De hecho estamos logrando cosas muy interesantes que pueden ser perfectamente trasladadas a otras zonas del Estado. Monte no solamente hay en Guipúzcoa, también hay monte en los Pirineos, en Asturias o en Santander. Señora ministra, debemos tener sentido común y capilarizar. El acceso al transporte es un derecho universal y el Estado tampoco puede hacerse cargo de vías férreas en unos sitios tan intrincados, máxime cuando se han hecho inversiones viarias tan grandes. Tenemos unas carreteras estupendas, cada vez mejores y, por qué no vamos a estar abogando por un transporte público que, además, puede utilizar híbridos con el consiguiente ahorro en el gasto energético.

Está clarísimo que el transporte por autobús no se trabaja. Y le voy a decir más, se podría vender a Alemania o a Francia. Y lo digo por lo siguiente: usted va a Euskadi y tenemos autobuses que vienen de Bayona y que son de la época que reinó Carolo, sin ningún tipo de seguridad. ¿Y qué ocurre? Que si uno tiene el tren hasta Bayona o hasta el centro de la ciudad, tendremos al pobre anciano que ya no puede llevar su propio coche y no puede llegar a su casa. Esta es una realidad que nosotros podemos exportar porque tenemos experiencia.

La señora PRESIDENTA: Señora senadora, vaya terminando.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Muy bien.

Yo he visto el problema que existe en Alemania, los señores mayores no se pueden mover, y un billete de autobús para 12 kilómetros vale más que 300 kilómetros en ferrocarril. Luego hay un elemento importante para la exportación, de *know how* y de saber hacer las cosas en el país. Por tanto, aquí hay muchas cosas que se pueden optimizar. Y perdóneme, señora presidenta, si me excedo en el tiempo, pero lo que tengo que decir es más bonito. Esto era para animar un poco al personal.

Entonces no se puede obviar la necesidad de fomentar el autobús porque tenemos carreteras estupendas. Para qué vamos a optar por el ferrocarril si podemos conseguir autobuses que lleguen a la hora. Eso sí, hay

que exigir que el transporte público por autobús también sea eficiente y económicamente posible. Para venir de San Sebastián a Madrid, o paga usted 600 euros en el avión, o coge un tren que tarda 6 horas, o coge un autobús. Y qué medio de transporte me está solucionando a mí la papeleta, pues los autobuses. Incluso para ir a Stuttgart, en vez de coger el avión, tengo que coger un autobús porque llegan los autobuses a Europa. Señora ministra, se hacen autobuses en España, se hacen ferrocarriles.

La señora PRESIDENTA: Concluya ya, senadora.

La señora LEANIZBARRUTIA DE BIZKARRALEGORRA: Ahora ya concluyo con lo más bonito que es pedir a la señora ministra que, por favor, venda todo lo que en el Estado se hace bien. Se hacen trenes estupendos, tenemos una arquitectura y unas ingenierías civiles extraordinarias, y tenemos la salud y la energía. La movilidad es el futuro de las naciones que van a ser del primer mundo. Si ustedes venden el tren del desierto en Dubai, por favor, vendan trenes, vendan autobuses, que allí estaremos trabajando para que seamos los mejores y los más competitivos. Así conseguiremos eficiencia y una racionalización. De hecho hoy en Alemania no seguirían extendiendo el ferrocarril a muchos lugares, y no lo hacen. Luego hay que llegar a esa conclusión y fomentar el transporte público por carretera, para eso hemos gastado tantísimos miles de millones de euros. Ese el milagro que ha hecho España y que no ha hecho nadie porque las grandes autopistas se hicieron por Mussolini y en la época de Hitler. En Alemania han hecho infraestructuras hace mil años, nosotros las hemos hecho en 30, luego somos capaces. Le animo porque creo que somos capaces, podemos hacerlo y si racionalizamos y optimizamos los recursos, esto nos va a salir bien.

Por tanto, le deseo muchísima salud, que por su trabajo la va a necesitar, y sepa que somos un grupo al que le gusta colaborar con la prosperidad, primero, la de nuestro pueblo, pero también con la de nuestros vecinos, porque cuando el de al lado está próspero también lo estamos nosotros. Le deseamos que nos deje una España próspera.

Muchísimas gracias, señora ministra. Y muchísimas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Leanizbarrutia.

Tendría ahora la palabra el senador Jufresa, pero ha tenido que marcharse.

Por tanto, tiene la palabra el sustituto del portavoz de Convergència i Unió, Jordi Sendra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señora ministra, por sus respuestas tan detalladas. Coincido con usted en que la herencia recibida por el Gobierno de Cataluña es tan dramática como la que ustedes han recibido, en la escala correspondiente, pero es cierto que igual que ustedes el Gobierno de Cataluña, el Gobierno del presidente Mas, está adoptando las medidas oportunas y sentando las bases para salir lo antes posible de esta situación.

Muy brevemente quiero reiterar lo manifestado por mi compañera, la senadora Candini, por un lado, celebro que la política de inversiones del

Ministerio de Fomento se lleve a cabo con rigor económico, con cohesión territorial, con transparencia, con planificación, y que se entienda que es necesario hacerlo con eficiencia económica, porque si ejecutamos obras con rigor económico, con cohesión, con transparencia, con planificación pero son obras innecesarias, entonces no hay eficiencia. Y, además, hay que hacerlo siempre, no solo en épocas de crisis, con los métodos que usted ha detallado.

Demasiados años y en demasiadas ocasiones se han tomado decisiones con un criterio únicamente político, con la intención de contentar a todo el mundo, y esto no puede ser. Por tanto, no puede haber más infraestructuras inútiles, más autovías sin coches, más aeropuertos sin aviones, más AVE sin pasajeros. Hay que tomar decisiones con criterios de rentabilidad y eficiencia económica y en esto contará usted siempre con el apoyo de mi grupo parlamentario.

Por otro lado, quiero reiterar nuevamente el déficit histórico en las inversiones en infraestructuras en Cataluña, la mayoría de ellas con una clara rentabilidad económica, pero que siempre han sido retrasadas, aparcadas o no ejecutadas por criterios políticos, y ahora, además, por criterios económicos.

Señora ministra, para terminar, deseo que sea usted la ministra que acabe con este déficit histórico, y, en este sentido, entendemos que no solo Cataluña y sus ciudadanos se lo van a agradecer, sino también la economía española, y vuelvo a decir que contará con nuestro apoyo.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Sendra.

Interviene a continuación don Juan Manuel Fernández Ortega, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, con brevedad, porque en su primer turno consumió tiempo del segundo.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Procuraré ser breve. Después de oír de nuevo a la señora ministra, está claro que hoy ha decidido que se iba a enrocar y que íbamos a terminar esta comisión sin conocer cuáles eran sus objetivos para esta legislatura, qué obras iba a acometer y cuáles no, ni en el año 2012 ni en los próximos años ni en esta legislatura.

No sabemos cuál va a ser el volumen de la inversión que se va a acometer en esta legislatura, ni los plazos, ni cuándo se va a terminar una obra, ni cuando va a llegar un AVE a una ciudad, no hemos averiguado nada en esta comisión.

Quiero pedirle un poco de seriedad porque yo no he estado ocho años fuera, ni usted tampoco, y los problemas que hay ahora los tiene que enfrentar usted. Cuando hemos gobernado no hemos dejado de avanzar. La respuesta no puede ser: haberlo hecho ustedes antes. Hemos hecho mucho, y le daré algunos datos al respecto, hemos planificado, y hemos ejecutado mucho. Su respuesta debe ser cuál va a ser su trabajo a partir de ahora porque considero que lo de haberlo hecho ustedes antes es una mala excusa, y, además, no es propia del debate que estamos manteniendo.

Ha intentado, y creo que lo ha conseguido, confundir a algunos de los miembros que han intervenido en esta comisión sobre lo que queda por hacer y lo que se debe hacer, y estoy convencido de que usted tiene clara la diferencia entre una cosa y otra, pero ha utilizado una y otra vez el término de que todas

las inversiones que están sin finalizar y las que no están acometidas son inversiones que se deben hacer, y más de una persona puede tener la sensación de que se debe mucho más de lo que supone la deuda por las obras que se han ejecutado. Claro que hay deudas en el Ministerio de Fomento pero corresponde a infraestructuras que, además de planificarse, se han ejecutado, y como son inversiones plurianuales, ustedes también lo hicieron cuando gobernaron, se financian a largo plazo. Por ejemplo, ustedes dejaron en Renfe mayor deuda incluso de la que han encontrado ahora, o decidieron que se invirtiera en el aeropuerto de Barajas, inversión que forma parte de la deuda porque no se pagó cuando gobernaban ustedes ni ahora, se sigue pagando.

Fíjese si corresponde a obras ejecutadas que en el periodo 2004-2008 se pusieron en servicio 2122 kilómetros de autovías, y en 2008-20011, 1077 kilómetros, y más de 2000 kilómetros de AVE desde 2004 hasta que dejamos de gobernar este país, lo que quiere decir que hay mucha gestión, que ha habido planificación, y que ha habido ejecución. Claro que quedan cosas por pagar y obras que hacer. No creo que ningún gobierno entregue al siguiente un país terminal, ningún gobierno lo hace, ni municipal, ni autonómico ni nacional. Porque existan los problemas con anterioridad y no se hayan resuelto no quiere decir que no vaya a dar explicaciones. Nosotros le vamos a exigir que las dé, y no compartimos que no lo haga porque esté ocupada en planificar a largo plazo, que claro que hay que hacerlo. Y usted, que dice que sabe planificar, sabe que no es dar un listado de cuestiones que se van a realizar a largo plazo, también es decir qué se hace primero y qué se hace después, y en qué plazo va a estar finalizado.

Ha hecho un comentario acerca de opiniones que he vertido, y ha dicho que se encontraron 17 subsectores sin licitar en carreteras; pues bien, sepa usted –supongo que se lo habrán contado- que esos subsectores estaban sin licitar porque ustedes en el traspaso de poderes dijeron que se quedaran pendientes, que ya lo harían. Lo digo porque lo ha puesto como ejemplo de algo que se había quedado sin hacer, y es que ustedes dijeron que se quedara pendiente.

Considero que el corredor ferroviario del Mediterráneo es prioritario, como se ha dicho muchas veces a lo largo de esta tarde, y uno de los elementos que usted ha utilizado para confundir es que quedaban 40 000 millones por pagar, pero no será obra ejecutada, lo digo por diferenciar y que la gente no se confunda (*La señora ministra de Fomento, Pastor Julián: 47 000*)

Queda mucho por hacer en este país, y se ha hecho mucho, como le he demostrado con los datos que le he aportado. Le voy a hacer una reflexión a este respecto, y con esto termino, para no alargar más esta comisión. Usted ha dicho que están haciendo reformas para crear empleo, pues sepa, señoría, que la reforma laboral no es para crear empleo sino para recortar derechos a los trabajadores, eso que lo tengan muy claro.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias, senador Fernández Ortega.

Interviene a continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, don Jaime Miguel Mateu Istúriz.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Muchas gracias, señora presidenta.



Buenas tardes a todos. Es un placer contar con la señora ministra en la primera reunión de esta comisión que celebramos el día de hoy.

En esta legislatura, señora ministra, usted asume una nueva responsabilidad, que no es muy diferente de lo que ha hecho a lo largo de sus últimos treinta años de vida como servidora pública, pasando por ministerios como Educación y Cultura, Interior, Presidencia, como subsecretaria, también dirigiendo la MUFACE, que los funcionarios conocemos muy bien lo que significa, lo cual demuestra que usted conoce el buen trabajo de los funcionarios, como ha predicado en su intervención a lo largo de esta tarde, y desde luego no podemos olvidar su paso como vicepresidenta del Congreso, como ministra, y sin olvidar también su condición de diputada por su tierra natal, Pontevedra, y acumulada su experiencia como miembro de esta Comisión de Fomento en el Congreso de los Diputados. En todos estos puestos, señora ministra, señorías, doña Ana Pastor ha sido un ejemplo de rigor y de trabajo a lo largo de todas las responsabilidades que ha tenido, y por eso ha sido una buena gestora de la gobernanza pública, del servicio al ciudadano y a la administración pública.

Derivado de esa experiencia y de esa manera de trabajar y unido a esa experiencia política acumulada a lo largo de estos últimos años, podemos decir, señora ministra, que este ministerio está en buenas manos.

Predicamos lo mismo de ese equipo que usted ha sabido elegir y diseñar. Un equipo de hombres y mujeres cohesionado, con buena preparación y con una dilatada experiencia al servicio de la administración pública. Desde luego, no debemos ni podemos olvidar el soporte básico y fijo de los ministerios, cual es el cuerpo del empleado público en sus diversas ramas o categorías administrativas. Señora ministra, todos juntos podrán sacar adelante este cauce en el que ahora mismo nos vemos inmersos. Por ello, el Grupo Parlamentario Popular en la Comisión de Fomento del Senado quiere desearla todos los éxitos en su gestión, los cuales lo serán para todos los españoles.

No se me oculta, y perdone que sea contumaz en repetirlo, la situación extremadamente complicada en la que ahora se encuentra España en muchos aspectos, sobre todo, en el tema económico. En estos momentos, por una nefasta gestión derivada de una política errática, sin rumbo, sin horizonte, sin decir la verdad al ciudadano, tenemos un déficit público de un 8,51%. Ya saben ustedes lo que esto significa, que han sido 91 000 millones de euros más que se han gastado de lo que realmente se ha ingresado. Esto nos ha abocado a la adopción de una serie de medidas de un Gobierno que no anuncia las reformas, sino que las ejecuta y las pone en práctica. En los últimos tiempos tenemos el claro ejemplo del *Boletín Oficial del Estado*, que en la actualidad es un manual o un código de lo que hay que hacer cuando una nación como España se encuentra en la situación catatónica o lamentable en la que estamos.

Sin olvidar cuál fue la actitud del Gobierno socialista saliente cuando todavía, allá en el debate de investidura de fecha 19 de diciembre de 2011, decía que el déficit público español estaba allá en el 6%. También se nos vendió y se nos dijo que el Producto Interior Bruto español iba a crecer en un 2,3%. Desde luego, las previsiones avaladas por todos los organismos públicos competentes en la materia, incluido el propio Banco de España, hablan de que vamos a decrecer en un 1,7%. Por tanto, actualmente España tiene una situación bastante complicada.

Ha hablado usted, señora ministra, de 5 300 000 parados. Un 22,85% para el cuarto trimestre, lo que duplica la tasa de la Unión Europea. 2 700 000 puestos de trabajo destruidos desde el cuarto trimestre de 2007. Como digo, duplicamos la tasa europea en esta materia, lo que afecta a nuestros jóvenes, a los que van a poder disfrutar de esas infraestructuras que usted y su ministerio van a ejecutar en más de un 50%.

Asimismo, los españoles han trabajado en un entorno laboral bastante desafortunado, puesto que un 25% de los contratos eran temporales. Hay que recordar el Gobierno de José María Aznar cuando se generaba un empleo de más del 50% de lo que se generaba en el entorno europeo de aquellos momentos.

Señora ministra, señorías, algo que es bastante más desgraciado y desafortunado es que prácticamente hay 1 600 000 españoles que no reciben en sus hogares ningún tipo de ayuda. Este es el brillante resultado de la gestión de un Gobierno socialista, sin entrar en otros desatinos que no competen en esta comisión y que tampoco hay tiempo para enumerarlos.

Afortunadamente, gracias al apoyo de la mayor parte de los ciudadanos españoles, se ha querido un cambio de Gobierno. Un Gobierno diferente, cuyo principio máximo de actuación es decir la verdad. La verdad es un código básico de actuación y siempre se concebirá como un derecho del ciudadano y como una obligación de lo que es el propio Gobierno. En este sentido, podemos afirmar que estamos en buenas manos, por su comparecencia y, sobre todo, por regir usted este ministerio.

Señora ministra, dentro de este difícil entorno en el que nos tenemos que mover en la actualidad en su departamento, podemos decir que su intervención ha sido larga ¡Cómo no! Ahí ha demostrado su vitalidad y su interés por resolver los problemas de España. Como no podía ser de otra manera, es una comparecencia a comienzos de legislatura y en ella se recogen los objetivos y las líneas de trabajo de un departamento que, cuando menciono los datos o las estadísticas de las cifras del paro, me preocupa, porque como usted ha dicho, su departamento representa el 15% del Producto Interior Bruto español y, desde luego, arrastra un millón y medio de empleos asociados a las distintas tareas, digamos productivas, de desarrollo en su departamento.

Su intervención tiene unas características que me gustaría destacar y que sus señorías tengan la amabilidad de escuchar. Es una intervención integradora puesto que se ve que usted ha dialogado con los representantes de las comunidades autónomas, con ayuntamientos y con los portavoces específicos de esta comisión, lo que, desde luego, va a hacer más fácil la tarea porque nos va a permitir elaborar unas líneas básicas iniciales de actuación.

Nos congratulamos también del espíritu de colaboración que usted ha planteado y de que siga manteniéndose como usted quiera, de manera unilateral, directa, o, en definitiva, como anunció en el Congreso de los Diputados, mediante la constitución de una comisión de infraestructuras, vivienda y transporte, en la que se daría una visión íntegra de las políticas de Estado que desarrolla su ministerio.

Señora ministra, señorías, se ha hablado de algo muy importante como es la palabra diálogo. Diálogo es lo que usted ofrece para que, como he dicho, en esta política de Estado que desarrolla su ministerio haya una auténtica participación de todos los ciudadanos y de todas las organizaciones que tengan algo que decir en esta materia.

Me gustaría destacar en mi nombre y, por supuesto, en nombre del grupo parlamentario al que represento, un valor económico de primer orden que usted ha relatado, la certeza económica. Este valor es el que va a permitir que los agentes sociales implicados en el desarrollo de la obra pública tengan la confianza que necesitamos ahora en España para que acudan y trabajen, y, desde luego, es muy importante asociar a esta certeza el marco en el cual se va a desarrollar esta actividad, un marco estable de inversión que no hemos tenido hasta la fecha.

Como creo que comparten conmigo sus señorías, el objetivo último, la razón de ser o el *leitmotiv* de un plan de infraestructuras es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pero, por eso, señora ministra, nos alegramos de que junto a algo tan necesario en estos momentos como es el aumento de la productividad económica, no se olvide de la rentabilidad social, como ha manifestado cuando nos ha hablado de la priorización como un principio fundamental en la actuación de las líneas básicas de su ministerio.

Agradecemos, como no podía ser de otra manera, que por fin se hable de austeridad. Pero no solamente como una palabra que llena la boca, sino como algo que usted está ejecutando en su propio departamento. En él hay un campo muy amplio y abundante de ejercicio de esta sana costumbre de la austeridad. Nos ha puesto muchos ejemplos, como, por ejemplo –valga la redundancia- la gestión de edificios públicos o la reducción de entes públicos y creo, señorías, que el Gobierno del Partido Popular ha dado ejemplo en lo más próximo que hemos tenido, la reordenación de los departamentos ministeriales. Ahí se ha visto cómo se han reducido los puestos que eran innecesarios, tal y como usted comentaba, eso sí, señora ministra, ya sabe –y sé que usted lo asume perfectamente- que eso representa un esfuerzo añadido para las personas que tienen que absorber el trabajo que antes hacían otros. Eso es responsabilidad en el ejercicio de la actividad política que ustedes han elegido.

Con esta austeridad, podemos afirmar claramente que el Gobierno tiene que dejar de ser un problema para los españoles, y creo que con la actuación que ustedes están teniendo el Gobierno va a dejar de ser una preocupación del pueblo español y va a dedicarse a otras cosas, lo que, sin duda, es lo que le da la vida y tenemos que resolverle.

Hemos hablado también, y lo agradecemos los del Grupo Popular del Senado, de eficacia. Este es un principio que echábamos mucho de menos en los últimos ocho años y el ciudadano preguntaba qué estaba pasando, porque se hablaba mucho, había mucha foto, mucha inauguración, pero todo ello no servía para nada. Y el ciudadano es el que nos manda, el que prima. Por eso, señora ministra, puedo decirle que los ciudadanos, que son los que, en definitiva, nos empujan y arropan, quieren ver cómo esa aportación que hacen al sostenimiento de las cargas públicas, máximo principio constitucional, se ve materializada en las infraestructuras que mejoran su calidad de vida.

Frente al desastre de la política del Partido Socialista Obrero Español en estas dos últimas legislaturas en las que ha gobernado, como, por ejemplo, el PEIT, que puede ser sinónimo de perder la oportunidad de utilizar la programación con carácter estable para sacar adelante serios problemas que tenía España. Con el PEIT lo mismo. Se pierde la oportunidad absoluta de establecer un mecanismo nuevo de financiación que, en definitiva, podría ser la fórmula de financiación público-privada que tantas veces hemos alabado y que, desde luego, queremos que desde el departamento que usted preside se utilice

porque genera empleo, fortalece nuestra capacidad económica y creo que es un método muy práctico y más ágil para sacar adelante las obras públicas que usted tiene entre sus manos.

Insisto en que el PEIT ha sido un fracaso en ese sentido y, sobre todo, más me duele porque estaba avalado por un acuerdo importante e histórico en España entre las asociaciones bancarias, la AEB y la CECA.

La señora PRESIDENTA: Vaya concluyendo.

El señor MATEU ISTÚRIZ: La política del Partido Socialista en estos temas ha sido bastante complicada, y por eso le digo que desde el Grupo Parlamentario Popular nos ofrecemos de una manera clara y precisa para trabajar con usted y ofrecerle nuestra más leal colaboración, lo mismo que también a los restantes grupos políticos. Queremos que este tema tan importante que se ha puesto en nuestras manos lo saquemos adelante, y creo que esta es una tarea de todos. Además, creo que los portavoces de los grupos parlamentarios que han hablado lo han hecho desde la sinceridad. Cada uno quiere aportar lo suyo y cada uno quiere que España progrese.

Quiero ir terminando ofreciendo mi trabajo, mi colaboración, todo nuestro afán y todo nuestro saber para sacar adelante todo lo que tenemos. Isaac Newton, que creo que a todos nos suena –físico y matemático británico–, dijo en su momento que los hombres construimos demasiados muros y no suficientes puentes. Creo que ese no va a ser el principio de actuación en el seno de esta comisión.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señora ministra. Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Tiene ya un último turno de intervención la señora ministra para cerrar esta sesión.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Pastor Julián): Muchas gracias, señora presidenta.

Señores miembros de la Mesa, señorías, señores portavoces, quiero agradecer muy especialmente este último turno de intervenciones al que ahora me voy a referir.

Muchas gracias al portavoz de Coalición Canaria. Solamente quiero hacerle un comentario con respecto al transporte marítimo, que sabe que es en el único en el que hay una subvención, de manera que el 25% lo paga el Estado y el 25% lo paga la comunidad. En conjunto coincido con la reflexión que usted hace en el sentido de que tenemos que preocuparnos de la movilidad de todos los ciudadanos que viven en Canarias y que tenemos que hacerlo con rigor y con eficiencia. Estoy segura de que vamos a poder abordarlo en lo que queda de este ejercicio con ese rigor y haciendo posible que todos los ciudadanos de Canarias reciban lo que es un derecho, es decir, que puedan estar en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos que vivimos en la península para que puedan hacer sus desplazamientos de todo tipo y de ese modo poder fortalecer los aeropuertos de Canarias.

Sabe que muchos de los aeropuertos canarios están en una situación magnífica. Es importante que acometamos esas obras que le he dicho, pero



estoy segura de que vamos a llevarlo adelante y espero contar con la ayuda de su grupo político que, además, es el que ahora ostenta el Gobierno de Canarias. Muchísimas gracias, señoría.

Y muchas gracias a la señora Miren Lore –yo no pronuncio los apellidos para no liarme a esta hora–, primero, porque escucharla a usted es una bocanada de aire fresca. Es una persona que ha concretado algunas cosas a las que ahora voy a contestar, pero escuchar aquí, después de algunas cosas que hemos oído, hablar de que cuando uno hace infraestructuras en algunos lugares lógicamente tienen un mayor coste económico pero también hay que hacerlas porque todos los ciudadanos somos de país que se llama España, le llena a uno de satisfacción.

Ha hablado usted de algunos temas concretos que voy a pasar a comentar. En primer lugar, el impulso del Corredor Atlántico. Esa es una de las propuestas que hemos hecho a la Comisión Europea. El Corredor Atlántico es clave, como lo son los puertos del Atlántico. Usted sabe que hay firmado un acuerdo para las autopistas del mar, y en este momento estamos potenciando no solo Bilbao, que también, sino también los puertos asturianos, el de Santander y el de Vigo que, como sabe, es el mayor puerto pesquero de toda la costa y, sin embargo, no estaba hasta ahora incluido. Por eso nuestra apuesta decidida por el corredor atlántico, lo que significa no solo infraestructuras y unir puertos y aeropuertos a las vías, sino comunicar de verdad el Atlántico en todos los sentidos.

También ha hablado usted del problema del aeropuerto de Hondarribia. Esta semana que viene tenemos una reunión con el ministro francés y es uno de los temas que llevo en cartera. Se trata de que se cumpla el acuerdo de 1992. Tenemos un informe elaborado jurídicamente muy completo y así se lo transmití a la portavoz de su grupo en el Congreso en la primera entrevista que tuve con ella. Es un tema conocido porque nos había informado AENA y por el que vamos a pelear porque afecta a mucho de lo que podría ser la actividad de este aeropuerto. En la medida en que podamos, hay que estudiar todas las rutas, los *slots* que tienen ahora los aeropuertos. Ya sabe que en muchas ocasiones no es que haya mayor o menor planificación, sino que tiene que haber demanda, y en este momento en España nuestro problema es que está bajando la demanda y tenemos que ser suficientemente atractivos y hablar mucho de este tema para que nuestros aeropuertos sean atractivos y se puedan convertir en *hub*, es decir, que nos elijan como *hub* algunos de los principales operadores. Para ello hay que dar las mejores condiciones de competitividad, ser buenos en lo que hacemos y que, además, se sepa que son buenos.

En cuanto al puerto de Bilbao, terminaremos los muelles de Zierbena, que sabe que son muy importantes. En Pasajes estamos con las obras en la dársena interior.

En cuanto a la gestión integrada, es un asunto que vamos a estudiar. A mí me parece una buena idea y creo que se podrían buscar eficiencias en esa gestión integral. Desde luego, es algo que hay que plantearse. La verdad es que los puertos están funcionando, a mi juicio, muy bien, aunque se pueden mejorar muchas cosas. Ha habido algunos aspectos que he señalado antes, especialmente para contestar a uno de sus compañeros portavoces, pero vamos a analizar la gestión integral.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Fuenterrabía ya le he contestado, es decir, el respeto al acuerdo del año 1992 y lo vamos a tratar con el ministro francés. Llevamos los informes que nos puedan avalar y lo vamos a defender. Lógicamente, le daremos respuesta.

Con respecto a los comités de coordinación y a la gestión, el problema más importante en este momento, sobre todo en algunos aeropuertos, es que ha caído la demanda. Soy partidaria de que pueda haber la mayor participación para gestionar mejor. Como le digo, desde las comunidades autónomas hemos vivido cómo es la gestión cuando esta se acerca a dichas comunidades y que se puede optimizar. Eso sí, creo que hay que reservar lo que representa en este momento AENA, que es el primer operador del mundo, con más de doscientos millones de pasajeros. Las cosas buenas que tiene hay que potenciarlas, y si algunas cosas no se hacen bien habrá que analizarlas.

Con respecto a la ley de navegación marítima, antes de que termine este periodo de sesiones –espero que los informes lleguen a tiempo– queríamos traerla a la Cámara, al congreso.

Ha hablado usted de un tema muy importante, los derechos de los pasajeros, y se lo agradezco mucho. Ha habido alguna persona que lo ha obviado, pero creo que es importantísimo. En eso es en lo que tenemos que trabajar. No nos podemos olvidar en esta comisión de que somos un órgano que tiene que velar por los derechos de los pasajeros y de los viajeros. Por lo tanto, esa carta de derechos es un elemento clave y fundamental, como es clave y fundamental hacer kilómetros de autovía, pero ya ha visto que cuando ha habido problemas se han puesto de manifiesto dificultades, incluso con el ordenamiento jurídico en la mano, para defender los derechos de los pasajeros.

También ha hablado del tema medioambiental. Hay que ver en su conjunto el impacto medioambiental en el transporte por carretera y de viajeros y hacer un modelo de transporte de intermodalidad que sea equilibrado. Creo que eso lo comparte usted conmigo. Conozco Alemania y conozco también las infraestructuras –seguro que no todas– europeas.

Y quiero decirle una cosa, porque ha hablado usted de algo que me interesa mucho. Ayer hemos estado en la reunión de ministros del Mediterráneo celebrada en Argelia y me reuní con todos los empresarios que están trabajando allí. Lo hicimos el otro día cuando, como sabe, fuimos con un proyecto del Gobierno anterior, lo cual hay que agradecer, sobre el tema de Arabia Saudí. Y junto con el Ministerio de Asuntos Exteriores y la Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Economía hemos intentado potenciar y ayudar a nuestras empresas, porque en este sector tenemos empresas –y no voy a nombrar a ninguna– que fabrican trenes y fabrican autobuses, y aquí hay gestores, hay magníficos ingenieros y empresas que están en todos los lugares del mundo y a los que tenemos que tratar muy bien y abrirles las puertas de fuera, porque en un momento como este la internacionalización de nuestras empresas es clave para poder seguir adelante. Y eso va a repercutir también en que se invierta aquí. Por ello cuando pido la colaboración pública y privada estoy pidiendo que haya mayor inversión en España, y en ese sentido vamos a seguir trabajando.

En el mes de junio celebraremos una reunión de ministros iberoamericanos y de empresarios con ocasión del bicentenario de la Constitución de Cádiz de 1812, y en ese ámbito queremos también abrir las puertas a nuestros empresarios en el exterior. Por ello quiero felicitar a muchas

empresas, pero especialmente a algunas de las del País Vasco que están dando un ejemplo de cómo se pueden hacer las cosas bien. Usted ha dicho que los próximos serán los años de la energía, de la salud y de la movilidad, y estoy de acuerdo con ello. Me ha deseado salud y yo se lo agradezco, y se lo deseo también a su señoría y a todos los miembros de esta comisión, porque, como ya sabemos, sin salud no hay prácticamente nada.

Señor Sendra, lógicamente están ustedes tomando decisiones en su Gobierno, que también ha recibido una herencia. Quiero aprovechar para pedirle que le transmita al presidente de la Generalitat nuestro más sentido pésame –y creo que recojo el sentir de toda la comisión- por el fallecimiento de su padre en el día de hoy.

Efectivamente nuestras señas de identidad van a ser el rigor, la transparencia y desde luego la eficiencia económica, y por eso estamos trabajando en el caso de la licitación del puerto de Barcelona –y se lo pongo como ejemplo- para que el proyecto esté muy aquilatado desde el punto de vista económico, para que se produzca el mayor número de ofertas y para se pueda hacer una contratación por PPP, ya que me consta que hay empresarios que estarían encantados de hacerlo porque se trata de una infraestructura magnífica, una infraestructura que va a ser de una gran competitividad. Por tanto, espero que estemos allí para que esa gran central de contenedores, esa gran obra que se está haciendo en el puerto de Barcelona, y a la que animo a todos a visitar, pueda ser una realidad en julio y para que podamos después planificar en el tiempo más corto posible lo que creo es tan importante para ustedes y para nosotros.

En cuanto a la intervención del senador Fernández Ortega, su señoría ha dicho cinco cosas. Ha dicho, primero, que pensaba que íbamos a hablar de los objetivos de la legislatura, y debo decirle, señor Fernández, que yo he hablado aquí justamente de eso, pero es que, además, lo he hecho en términos cuantitativos, cualitativos y objetivos. He hablado de objetivos, de viajeros, de derechos de viajeros, de un nuevo modelo aeroportuario, de un nuevo modelo de navegación aérea y de AENA; he hablado de cómo planificar por corredores todo lo que van a ser las infraestructuras; le he dicho cómo van a recorrer España nuestros corredores; le he hablado, y vuelvo a hacerlo si hace falta, de ese gran corredor mediterráneo, y debo decirle, señoría, que lo que no se ha pagado asciende a 47 039 millones. Y le digo que es lo que no se ha pagado para que se entienda, porque uno puede iniciar muchas cosas, y de facto aquí está todo abierto, pero cosa distinta es pagarlo. Porque, ¿de qué vale que diga que usted licitó una obra, que la sacó en el BOE, que la adjudicó, si la tenían parada? ¿Me puede decir usted qué significa eso? Eso es algo que dice lo siguiente: Yo licité, yo adjudiqué, pero yo no pagué. Eso es exactamente lo que significa, señoría.

Pero le diré más; le diré la diferencia entre la lista de la compra y esto que yo tengo aquí. En la lista de la compra pone, por ejemplo, un kilo de plátanos; ocho yogures..., etcétera. Pero fíjese usted lo que recoge esta planificación en la que estamos trabajando. Dice así: Corredor mediterráneo. Acceso ferroviario a puertos –Castellón, Sagunto, Valencia, Cartagena, Almería, Algeciras, Tarragona y Alicante-. Coste de adaptación a la UIC. Inversión: 518. No pagado: 518. Es decir, gastado: cero.

La diferencia entre la lista de la compra y esta planificación es, por ejemplo, lo siguiente: Tercer carril Figueres-Portbou. Inversión prevista: 130

millones. No pagado: 130 millones. Tercer carril Massanet-Girona. Inversión prevista: 150 millones. Inversión realizada: cero. Tercer carril y variante Massanet-Mollet. Inversión prevista: 750 millones. No pagado: 750 millones. Variante de cercanías de Castellón. Inversión prevista: 250 millones. Inversión realizada: cero. Conexión Murcia-Alicante por Monforte del Cid para mercancías. Inversión prevista: 732 millones. Inversión realizada: cero. Variante de mercancías de Murcia. Inversión prevista: 206 millones. Inversión realizada: cero.

Y continúo. Actuaciones urbanas. La actuación urbana de Almería. Inversión prevista: 360 millones. Inversión realizada: cero. Y así puedo seguir. Esta señoría, es la diferencia entre la lista de la compra y la planificación por alta velocidad, por línea convencional y por las antiguas vías que hay que mejorar. Le he explicado lo que son las autovías de gran capacidad, le he especificado cuánto se va a invertir, le he explicado también las carreteras convencionales. Por explicarle le he explicado hasta las actuaciones de mantenimiento que voy a llevar a cabo en las carreteras convencionales.

Yo sé que hay cosas que no gusta oír, pero no me hable de compromisos cuando hay un PITVI y un PEIT que han fracasado. Cuando el Ministerio de Hacienda del Gobierno socialista echó para atrás el PEIT porque estaba mal diseñado y mal planificado.

Ha hablado usted de los kilómetros que han puesto en servicio, y le recuerdo que muchos de ellos son adjudicaciones del Gobierno anterior. (*El señor Becana Sanahuja: Hay que ser un poco más rigurosos.*) Tranquilo, señor Becana. Sé que estas cosas duelen, ¿pero qué le vamos a hacer? Le cuento. El eje atlántico es una infraestructura que se inició a principios del 2000. ¿Sabe usted cuántos millones faltan todavía de ese eje, es decir, de A Coruña a Vigo? Pues faltan 700 millones. ¿Cómo no voy a hablar de lo que no está pagado? ¿De qué me vale a mí que se licite mucho si faltan 700 millones por pagar? Señoría, lo que ustedes nos han dejado es un buen agujero; y sé que duele oírlo.

Y ahora algo que me ha gustado mucho; me refiero a lo de los subsectores. Usted ha dicho que no los licitaron porque en el traspaso de funciones el que iba a ser el futuro gobierno les dijo que no lo hicieran. Pero, señoría, usted conoce el funcionamiento de la Administración y sabe que para que un subsector esté activo en enero, que es cuando caduca, hay que empezar en marzo. ¿Lo sabe? Hay que hacer un RC; hay que hacer una retención de crédito; hay que hacer una valoración; hay que sacarlo a concurso. Es decir, hay que licitarlo y adjudicarlo. Como usted sabe, hay cosas que tienen las patas muy cortas, y esta es una de ellas.

Pero le diré algo más. Una parte muy importante de lo que todos tenemos que defender en esta comisión son los ciudadanos. Me gustaría haberle escuchado algo relativo a todas las propuestas que he hecho en materia de derechos de los ciudadanos; en materia de puntualidad; en materia de reconocimiento de derechos; lo que ocurre cuando una línea quiebra, como pasó con *Spanair* –que conocen ustedes bien–, qué derechos de los ciudadanos tenemos que defender... Pero de eso, señoría, no le he oído apenas nada.

De cualquier modo, señoría, le vuelvo a tender la mano, le tiendo la mano porque usted representa mucho, usted representa al Partido Socialista, que es el principal partido de la oposición. Yo le animo porque puede haber y



habrá puntos de desencuentro, pero hay muchos puntos de encuentro y seguro que podemos llegar a acuerdos.

Señorías, quiero agradecerles a todos el tono constructivo de sus declaraciones y sobre todo el tono declarativo y el tono propositivo de muchos de ustedes. Con las aportaciones que se han hecho aquí podemos iniciar un camino que va a ser, desde luego, fructífero. Tenemos una gran tarea por delante: cerrar el mallado de todas las carreteras para multiplicar sus efectos; completar un número importante de trazados de ave, unos empezamos y otros que debemos comenzar; llevar a cabo por fin la asignatura pendiente del transporte de mercancías; transformar el modelo aeroportuario; poner al usuario, al viajero, en el centro de la política del transporte, no con declaraciones, sino con hechos, es decir, puntualidad, seguridad y eficacia, y finalmente que la vivienda sea un verdadero motor sostenible del crecimiento económico –el PITVI será la estrategia para llevar a cabo todas las actuaciones.

He visitado la mayoría de las comunidades autónomas en estos dos meses; me he reunido con prácticamente todos los consejeros de las comunidades autónomas. Somos un ministerio, señorías –aquí se ha visto–, territorial y pueden estar seguros de que siento como propia, desde luego, esta Casa, y que esta Casa, el Senado, es la Casa de las comunidades autónomas y de nuestros territorios, de los que procedemos.

Encontrarán en esta ministra un aliado en los problemas. Yo seré, señorías, como lo he hecho hasta ahora, la primera que sale a dar la cara cuando hay problemas, aunque ya saben que me la pueden partir, pero estoy dispuesta a ello.

Encontrarán en mí una persona que va a defender a todos los españoles por igual, a los que viven en los núcleos rurales y a los que viven en las ciudades, y que va a intentar equilibrar –como muy bien decía la portavoz del Grupo Vasco–, que va a intentar equilibrar, porque en este momento si uno coge el mapa, ese mapa completo de infraestructuras, ve que está bastante desequilibrado. Y por eso me oirán mucho hablar de la “Y” vasca, y hablar mucho del ave gallego, y también me oirán que el año que viene va a llegar por fin a Alicante el ave, y me oirán hablar mucho de lo importante que es para nosotros que nuestros puertos sean competitivos. Pero no me escucharán demasiadas promesas, porque todos nosotros tenemos una obligación –y más en este tiempo, que es un tiempo, como saben, de una crisis económica muy profunda–, que es arrimar el hombro, arrimar el hombro entre todos.

Yo quiero dar las gracias por algo muy importante que he tenido en estos meses: el equipo del Ministerio de Transportes, los funcionarios del Ministerio de Transportes, muchos de ellos –muchos de ellos– llevan 30 años, algunos 40, en el ministerio, en Aena, en Renfe, en Adif, en lo que era antes el GIF, en los distintos entes públicos; todos ellos se han puesto desde el primer día a trabajar por este proyecto del futuro de España en el que creen y al que han dedicado parte de su vida. También les doy las gracias –y se ponen a su disposición– de parte del equipo que se ha incorporado conmigo al ministerio; casi todos son conocidos de ellos porque proceden como yo de la administración pública. Con todo lo que hemos aprendido en muchos años de vida profesional –no voy a decir los años que tenemos porque a alguno del equipo no le gustaría– vamos a estar, estamos ya a disposición de todos ustedes para actuar con transparencia, con rigor y seguro que en muchos

casos equivocándonos. Espero que sean los menos, pero estarán ustedes ahí dispuestos para decirnos en qué nos hemos equivocado.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.)*

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora ministra.

Para terminar, quiero transmitir el pésame al presidente de la Generalitat porque nos acabamos de enterar del fallecimiento de su padre.

Agradezco a todos los portavoces y senadores que han intervenido su tono, la disponibilidad y la rigurosidad en el tiempo. Y, por supuesto, debo agradecer a la ministra su información, su trabajo, la dedicación que ha tenido para con el Senado. Considerémos, señora ministra, como aliados leales para trabajar en ese proyecto tan importante que tiene usted entre manos, en esa tarea de Estado, y también en ese gran pacto de Estado que usted ha ofrecido hoy aquí en el Senado.

Nada más y muchas gracias.

Se levanta la sesión.

*Eran las veintiuna horas y cuarenta minutos.*

BORRADOR