

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA BECANA SANAHUJA

celebrada el jueves, 26 de junio de 2008

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de D.^a Magdalena Álvarez Arza, Ministra de Fomento:

- A petición propia, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento. (711/000054).
- A petición del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, para informar sobre los objetivos y el programa de trabajo del Ministerio durante la presente Legislatura. (711/000008).
- A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento. (711/000029).

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

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes.

Señorías, si les parece vamos a abrir la sesión. Están ya todos los portavoces de los grupos parlamentarios. Se nos ha adelantado incluso la compareciente, la ministra de Fomento, a la que en nombre de todos los miembros de la Comisión de Fomento del Senado le damos la bienvenida.

Quiero especialmente agradecerle la colaboración del ministerio para que esta comparecencia pudiera producirse antes de que finalizara este período de sesiones, a pesar de que íbamos todos muy apretados de fechas, y coincidiendo con un día tan especial como el de hoy, se ha producido en la Mesa de la Comisión un acuerdo con los portavoces por el que vamos a intentar ajustar al máximo los tiempos de intervención, y en este sentido les anuncio que

cada grupo, después de la exposición de la compareciente, tendrá un primer turno de diez minutos y, a continuación, un segundo turno de cinco minutos. No está previsto que después de la respuesta de la señora ministra haya turno de preguntas de los señores y señoras senadoras.

Por lo tanto, señora ministra, tiene usted la palabra para responder, a petición propia y de los grupos parlamentarios Catalán en el Senado de Convergència i Unió y Popular, sobre cuál va a ser el programa de su ministerio durante esta legislatura.

Señora ministra de Fomento, tiene la palabra.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Álvarez Arza): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, como ustedes ya conocen, a lo largo de los últimos cuatro años hemos impulsado un cambio de rumbo, una nueva orientación estratégica de la política de infraestructuras y transportes de nuestro país. Esta nueva orientación estratégica se apoya en un enfoque global del sistema de transportes, tanto desde el punto de vista territorial como modal, y se plantea desde el reconocimiento de su papel esencial para la competitividad de nuestro sistema productivo y para la cohesión territorial de nuestro país.

Hoy, en mi comparecencia ante esta Cámara, la de representación territorial, quisiera subrayar dos características de esta nueva política de infraestructuras que me parecen especialmente relevantes. En primer lugar, la gran importancia que hemos concedido a la capacidad de las infraestructuras y los servicios de transportes para vertebrar y cohesionar todo el territorio español. En segundo lugar, el papel preferente que hemos otorgado al diálogo y al consenso con otras administraciones para el desarrollo de todas las actuaciones que vamos a llevar a cabo sobre el sistema de transportes.

En relación con la importancia de la política de infraestructuras y transportes como instrumento de vertebración y cohesión territorial, nuestro objetivo es garantizar una planificación global y única de las infraestructuras básicas del país, al que contemplamos como un todo; equilibrar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio y cohesionarlo entre sí. Se trata, en definitiva, de que todos los territorios, todos los ciudadanos, dispongan de unas buenas y homogéneas condiciones de accesibilidad y de contribuir también con la política, desde el sistema de transporte, a hacer realidad el principio de igualdad de oportunidades en el acceso a los mercados, al trabajo, a los bienes y a los distintos servicios. Para lograrlo es preciso actuar con decisión en la corrección de los desequilibrios de nuestro sistema de transporte. Estos desequilibrios son, en buena medida, consecuencia de un modelo territorial histórico en el que estaban privilegiadas las relaciones centro-periferia, de manera que todas las conexiones debían pasar por Madrid. Esto penalizaba las relaciones transversales entre los distintos territorios de España y dejaba importantes vacíos de accesibilidad.

Finalmente, me gustaría remarcarle que estaba avocado a provocar una situación de congestión muy perjudicial

para el propio centro. Además este modelo no se adaptaba a las necesidades presentes y futuras de un país como España, fuertemente descentralizado en lo político y en lo económico y que funciona de manera creciente como una red de centros de decisión y de actividad económica.

Por ello, sin descuidar la satisfacción de los flujos de transporte de carácter radial, que siguen siendo muy importantes en nuestro sistema de transporte, hemos planificado y estamos ejecutando importantes actuaciones de mallado de la red y de incremento de la accesibilidad hacia las zonas más desfavorecidas desde el punto de vista de las comunicaciones y del sistema de transportes.

Asimismo, es preciso actuar tanto sobre las infraestructuras como sobre los servicios, requiriendo una visión intermodal que posibilite un nuevo equilibrio del sistema, que favorezca el que cada modo de transporte sea utilizado en los ámbitos en que sea más eficiente y sostenible.

Por esta razón, en la pasada legislatura, además de dar un gran impulso a la realización de nuevas infraestructuras, acometimos actuaciones como la renovación del material ferroviario y la potenciación de los servicios de media distancia o la elevación de las subvenciones al transporte no peninsular.

También me decía que es preciso subrayar como una nota característica de la política el diálogo y el consenso con otras administraciones, que dada la distribución competencial existente en nuestro país, en la que tanto la Administración General del Estado como las comunidades autónomas y las administraciones locales tienen importantes competencias en materia de transporte, necesitamos del esfuerzo de todos y de la mejor coordinación posible. Sólo de esta forma podemos dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad de nuestros ciudadanos y empresas. Por ello, la apuesta por el diálogo y la búsqueda de consenso y de acuerdo con las demás administraciones y agentes sociales ha constituido uno de los pilares fundamentales de nuestra política y así lo serán también en esta legislatura, como lo demuestra la suscripción en la legislatura pasada de 2.800 convenios, casi 1.000 entre comunidades autónomas y administraciones locales, y otros 1.800 con otras instituciones nacionales y extranjeras.

Asimismo, vamos a crear en esta legislatura y en este sentido el Foro de la Movilidad, que será el órgano consultivo donde participarán las administraciones y los sectores empresariales, sindicales, técnicos y profesionales, así como sociales, con interés en las actuaciones públicas de las infraestructuras de transporte.

Por otro lado, estamos desarrollando una intensa actividad para mejorar nuestras conexiones con los países vecinos, ya que, además de una buena accesibilidad en todo nuestro territorio, queremos conseguir, de una parte, unas condiciones óptimas de accesibilidad con los países europeos que nos permitan paliar nuestra posición geográficamente periférica, de tal modo que se convierta en un activo para la competitividad de nuestro país. Y de otra, aprovechar las ventajas que esa misma posición geográfica supone para convertir a España en una plataforma privilegiada en la canalización de los flujos de transporte en

el ámbito euromediterráneo, de forma muy especial nuestras relaciones con el Magreb.

En este sentido, puedo informarle que en el seno de las cumbres bilaterales —mañana se celebra una en Zaragoza—, venimos alcanzando importantes acuerdos para impulsar de forma conjunta y coordinada las principales conexiones transfronterizas, como todos ustedes saben. En el turno de réplica les podré informar de las cuestiones concretas que sean de su interés en este sentido.

Las nuevas políticas de infraestructuras y transportes, que iniciamos hace cuatro años y que vamos a continuar en estos cuatro, es ya una realidad, resultado de las actuaciones llevadas a cabo durante la pasada legislatura. En este sentido, queremos profundizar e intensificar estas actuaciones de acuerdo con las directrices del propio PEIT y con las propuestas contenidas en nuestro programa electoral, con las que concurrimos a las elecciones generales.

A continuación, detallaré de forma pormenorizada los objetivos y principales actuaciones en cada uno de los distintos modos de transporte. De entrada, les pido disculpas si me alargo, porque, como comentaba al principio al presidente de la comisión, mi interés es darles toda la información, también desde un punto de vista territorial, que pueda ser de su interés. De todas formas, ya les avanzo que, hablando de inversiones cercanas a 16.000 millones de euros, hay muchas actuaciones que dejaré de mencionar, solo hablaré de los grandes ejes y de algunas cuestiones que puedo suponer que sean de su interés.

Por tanto, en el ámbito del ferrocarril, que seguirá absorbiendo más de la mitad de las inversiones que llevemos a cabo, nos proponemos alcanzar determinados objetivos, como son: impulsar la red de alta velocidad para que sea una verdadera alternativa al avión y al vehículo privado, de tal forma que sus beneficios, además con inversiones adicionales, los extenderemos, como hemos hecho en la pasada legislatura, a todo el territorio a través de cambiadores de ancho y de material de ancho variable que nos permita utilizar la red convencional mientras hacemos la red de alta velocidad; ampliar y potenciar las redes de cercanía, incorporando nuevas líneas, modernizando las existentes y modificando las instalaciones que sean necesarias para su mejor funcionamiento. El mantenimiento y la mejora de la red convencional es otra de las grandes líneas de actuación, y dentro de ello, el impulso del transporte de mercancías; la mejora de los accesos ferroviarios a los puertos; la construcción de nuevas terminales de carga; la creación de itinerarios preferentes para el tráfico de mercancías; la apertura a la competencia a nuevas empresas de transporte y la inclusión del tráfico mixto en la infraestructura de alta velocidad, son algunas de las líneas de actuación, así como aumentar y renovar nuestro parque con nuevos trenes, extender la accesibilidad para personas de movilidad reducida e incrementar los ya elevados niveles de seguridad del ferrocarril a través de la supresión y mejora de los pasos a nivel, la modificación de la señalización y la creación de la agencia de seguridad.

En resumen, con la consecución de estos objetivos, favoreceremos el cambio modal, facilitaremos el equili-

brio del uso del ferrocarril y mejoraremos la calidad del servicio. Con esta política de apoyo al ferrocarril estamos potenciando, señorías, uno de los modos más sostenibles en el sistema de transporte.

Vamos a llevar a cabo las siguientes actuaciones: en alta velocidad, vamos a continuar con un impulso decisivo en la red como elemento básico de vertebración y cohesión territorial, como he dicho en alguna ocasión, cosiendo con hilo de acero el territorio español. Ya se puede percibir de forma clara la respuesta de los ciudadanos. Más de dos millones y medio han utilizado las líneas de alta velocidad que hemos puesto en servicio desde diciembre.

En 2004 había 471 kilómetros de alta velocidad, que habían sido puestos en 1992, 550 entre Madrid-Lleida y Huesca, en el que no se iba a alta velocidad pues se circulaba a 200 kilómetros por hora, y en la pasada legislatura pusimos en servicio 700 más. Además, de los 550 kilómetros, adecuamos 470 para que pudiera elevarse la velocidad y fuese una verdadera alta velocidad. En total, en la pasada legislatura actuamos sobre 8.500 kilómetros de las nuevas líneas de alta velocidad. Como el objetivo es llegar a 10.000 kilómetros, hemos iniciado los proyectos, los estudios, las obras y terminado obras en un volumen muy importante. Actualmente ya hay 19 ciudades conectadas directamente a la red de alta velocidad, lo que supone que un 40 por ciento de la población española se sitúa a menos de 50 kilómetros de estaciones de alta velocidad.

Hoy España es el primer país del mundo por kilómetros de línea de alta velocidad en obras, y en 2010 seremos los primeros del mundo por kilómetros en servicio. En 2012 habremos puesto en servicio 1.300 nuevos kilómetros de alta velocidad, de tal manera que tendremos una red de 3.000 kilómetros de alta velocidad, al sumar a los 1.300 los 1.700 que ya tenemos en servicio; y además, señoría, algo que me parece especialmente importante, iniciaremos las obras de otros 2.200 kilómetros de alta velocidad; es decir, los dos grandes resultados en la alta velocidad será, por un lado, poner en servicio 1.300 kilómetros y, por otro, iniciar las obras de 2.200.

En 2012 habremos llegado a 11 nuevas ciudades, con lo que serán 30 las conectadas directamente por alta velocidad, de forma que el 55 por ciento de la población se situará ya en esa fecha a menos de 50 kilómetros de alta velocidad.

Como he dicho, en cuanto a grandes ejes, les puedo hablar de Madrid-Levante, que será el primero que pongamos en servicio; también las ciudades de Cuenca, Albacete y Valencia; todo el tramo Albacete-Alicante —excepto el nudo de La Encina y un pequeño tramo a la entrada de Alicante, cuya obra vamos a licitar próximamente— se encuentra en obras, lo mismo que en Alicante y Murcia desde Monforte del Cid y Elche, y en cuanto al resto del trayecto estamos redactando y a punto de terminar el proyecto para licitar las obras en breve plazo.

Vamos a completar todo el corredor mediterráneo Valencia-Tarragona en vía doble; se inició por Vandellòs-Tarragona, que se encuentra ya en obras; y les recuerdo, señorías, que es el único que tiene vía única y lo que estamos haciendo es poner la doble vía.

Estamos redactando los proyectos entre Valencia y Castellón, para sumar a la doble vía actual de ancho ibérico una nueva doble vía ancho UIC; y en Castellón-Vandellòs vamos a definir las actuaciones precisas para completar en doble vía todo el corredor mediterráneo Valencia-Tarragona.

En cuanto a la línea Madrid-Galicia, en la pasada legislatura conectamos Madrid con Valladolid, concretamente en diciembre de 2007; con respecto a Valladolid-Zamora continuaremos las obras iniciadas en la pasada legislatura, e iniciaremos las obras Zamora-Ourense; impulsaremos las obras iniciadas entre Ourense-Santiago, de tal manera que entrarán en servicio en 2012 y sobre el acceso a Vigo por Cerdedo, estamos a punto de obtener la DIA e inmediatamente redactaremos los proyectos para iniciar las obras.

Debo decirles que el eje atlántico gallego, que es de vital importancia porque conecta internamente a Galicia con la alta velocidad y además da servicio a la mayor parte de la población gallega, está en un estado muy avanzado; en la anterior legislatura pusimos en marcha 55 kilómetros en servicio, de tal forma que cuando esté todo en alta velocidad se adecuen a las condiciones necesarias, pero ya está la plataforma, vía y en servicio este tramo; y el resto, entre Vigo y Coruña, lo pondremos en marcha de forma progresiva.

Entre A Coruña y Ferrol y entre Vigo y la frontera portuguesa el ritmo de las obras dependerá de los condiciones medioambientales; antes de conocer la DIA no podemos saber cuáles son las características del trazado, por tanto, es prematuro avanzar cuándo se iniciarán las obras.

Con respecto a la conexión con Asturias, que establecerá un nuevo enlace con el Cantábrico y conectará ciudades como Palencia y León, debo decirles que en la pasada legislatura iniciamos las obras de la variante de Pajares, la perforación del túnel se encuentra ya en el 80 por ciento y el cale estará hecho próximamente. En la presente legislatura habremos realizado obras en todo el trayecto Valladolid y León.

Otra gran conexión es Madrid-Valladolid-Burgos y la «Y» vasca, que constituye el principal eje ferroviario de conexión con Francia por la vertiente atlántica; vertebrará el País Vasco uniendo sus tres capitales de provincia; enlaza Valladolid-Burgos-Vitoria en Castilla y León, y a través de Valladolid con Madrid.

Como sus señorías saben, la «Y» vasca ha sido objeto de un convenio entre el Gobierno de España y el Gobierno vasco; el Ministerio de Fomento ejecuta las obras entre Vitoria y Bilbao y el Gobierno vasco ejecuta las de plataforma entre Bergara e Irún. El coste correrá íntegramente a cargo del Gobierno de España, inicialmente la parte de Bergara-Irún será financiada por el Gobierno vasco y se compensará con el cupo.

En esta legislatura se han hecho grandes avances, tanto en un ramal como en el otro, y posteriormente tendré ocasión de proporcionarles los datos de lo que corresponde al Ministerio de Fomento.

En cuanto a los tramos Valladolid-Burgos y Burgos-Vitoria, estamos a punto de concluir la redacción de los

proyectos y a medida que se vayan finalizando iremos iniciando las obras.

Zaragoza-Huesca-Barcelona-frontera francesa es otro de los grandes ejes que nos conectan con Europa a través de Francia, pero en este caso por la vertiente mediterránea. Desde Barcelona a la frontera francesa está todo en obras, y hasta Barcelona se ha puesto en servicio en esta legislatura. En 2010 conectaremos con la frontera francesa y para la integración de Barcelona y Girona hemos contratado las obras con plazo de finalización en 2012.

El Corredor Cantábrico-Mediterráneo que, como ustedes saben, es una novedad de la pasada legislatura, no estaba previsto por el Gobierno anterior, es un gran paso para el mallado de la red de alta velocidad; conecta el País Vasco, Castilla y León, Aragón y la cuenca mediterránea, pasando por supuesto por Navarra, Rioja y Aragón —tengo especial cuidado para no dejar nada por mencionar, no quiero que se me malinterprete, lo que ocurre es que intento ir muy rápido—.

Estamos trabajando en las obras del tramo Zaragoza-Teruel, que culmina en la conexión de las tres capitales aragonesas, por supuesto, con su electrificación, porque es una línea que no estaba electrificada.

Hay otra conexión dentro de ese mismo eje, Zaragoza-Logroño, y puedo decirles que vamos a terminar los proyectos iniciados entre Zaragoza y Tudela, e iniciar los del resto de los proyectos de los tramos para acometer las obras, a continuación.

En cuanto a la ejecución del tramo Zaragoza-Castejón-Pamplona tenemos casi la certeza de suscribir un convenio con el Gobierno navarro; podemos decir que la parte correspondiente a las competencias del Ministerio de Fomento —como tuve ocasión de manifestar ayer en Pleno— están cerradas y queda por encajar la financiación, puesto que el compromiso es hacer algo similar al convenio con el Gobierno vasco, y el sistema de financiación de una comunidad autónoma es distinto a la de otra, por tanto, el Ministerio de Economía y Hacienda dará la solución adecuada.

En el tramo Sevilla-Cádiz ya hemos puesto 25 kilómetros en servicio, y este año licitaremos el último tramo, de tal forma que todo se contratará para terminar en 2012.

Tenemos un nuevo corredor, el Transversal del Sur, que une la frontera portuguesa con Murcia a través de Andalucía: Faro, Huelva, Sevilla, Córdoba, Granada, Almería y Murcia; los tramos de este corredor están en distinto nivel de ejecución, quizá el más avanzado sea Antequera-Granada; también está en obras parte del Algeciras-Ronda y estamos trabajando en los proyectos del Antequera-Ronda y Murcia-Almería; estamos esperando la obtención de la DIA para el Sevilla-Huelva para elaborar los proyectos y comenzar las obras; y el de Granada-Almería se encuentra en redacción del estudio informativo.

Otra nueva conexión, Madrid-Jaén, conectará a Jaén con la alta velocidad a través de diversas ciudades de Castilla-La Mancha; continuaremos con las obras que ya están en marcha y aprobaremos los proyectos que faltan por licitar e iniciaremos las obras de los restantes.

Madrid-Extremadura es también una conexión internacional, puesto que es Madrid-Extremadura-Portugal; una Madrid, Castilla-La Mancha, Extremadura y Portugal, y la conexión llega a Lisboa.

En la pasada legislatura iniciamos las obras del tramo Cáceres-Mérida-Badajoz, y vamos a poner en servicio en la actual, siempre y cuando acordemos los accesos a las ciudades, que son muy complejos, porque hay un gran patrimonio histórico y se debe llegar a una solución con el máximo cuidado y respeto; si se pudiera alcanzar una decisión antes del verano podríamos finalizar la conexión en esta legislatura.

Medina del Campo-frontera portuguesa es otra conexión internacional, es nueva, se hace a través de Castilla y León, y en esta legislatura concluiremos los proyectos e iniciaremos las obras.

Dos nuevas conexiones que me gustaría citar son: Cantabria con la meseta y el País Vasco; en cuanto a la línea Palencia-Santander concluiremos la redacción de los proyectos entre Palencia y Alar de Rey, lo que permitirá iniciar las obras a través de su licitación y en cuanto al tramo Alar del Rey-Santander, estamos pendientes de obtener la DIA para comenzar la redacción de los proyectos.

En cuanto al resto de las líneas, seguro que sus señorías me preguntarán por alguna más y les podré dar información en el turno de réplica.

Como sus señorías han podido comprobar, para esta legislatura tenemos actuaciones previstas en todas las comunidades autónomas peninsulares para la red de alta velocidad.

Un tema a destacar por su complejidad e importancia es precisamente la llegada del AVE a las ciudades, es decir, la integración urbana de la alta velocidad. Me refiero a la complejidad no solo de las obras sino a los acuerdos siempre tripartitos entre los ayuntamientos, la comunidad autónoma y el Gobierno de España, de modo que se tarda más en lograr una solución conjunta para el acceso de la alta velocidad a las ciudades.

Tenemos en marcha más de 50 en las distintas fases de estudio, proyecto y obra. Algunas les chocará, porque si digo Málaga ustedes pensarán que ya ha llegado el AVE a esa ciudad. No obstante, está pendiente la parte correspondiente a cercanías. Zaragoza, Lleida, Girona tendrían una explicación distinta, aunque a ustedes les pueda sonar que están terminadas. Barcelona, Logroño, Valladolid, Valencia y León son las que resaltaría de estas 50. Por su parte, estamos redactando los proyectos de Alicante, Gijón, Vigo y San Sebastián. Y les diré también que estamos trabajando en la integración del ferrocarril en otras muchas ciudades: Murcia, Cartagena, Palencia, Lorca, Almería, Huelva, Granada, Cáceres, Mérida, Badajoz, Talavera de la Reina, Burgos, Granollers, entre otras.

En cuanto a la red convencional, para lograr una buena accesibilidad hay que completar las conexiones que hace la alta velocidad, que une grandes distancias, con esta red. Tiene una gran importancia que mantengamos una buena red convencional para la media y corta distancia. ¿Qué vamos a hacer en esta legislatura? Renovar 621 kilómetros

de vía; modernizar y renovar de forma integral 350 kilómetros de catenaria; incorporar el control del tráfico centralizado a 800 kilómetros de la red; eliminar los bloqueos telefónicos también en 800 kilómetros; construir o remodelar importantes estaciones en 10 ciudades; mejorar la accesibilidad a nuestras instalaciones para personas con dificultad de movilidad a través del plan de accesibilidad que ya les avanzo que vamos a aplicar en esta legislatura, que adelanta en diez años las previsiones del real decreto que aprobamos en 2007.

Una variante de la red convencional son las cercanías, que juegan un papel estratégico para garantizar una movilidad sostenible, sobre todo en las áreas metropolitanas más grandes, que prestan un servicio público fundamental. Sin las cercanías no podrían entenderse las actuales comunicaciones dentro de las grandes áreas metropolitanas. Para resaltar su importancia, solo daré un dato: un millón y medio de ciudadanos utilizan diariamente las cercanías, de los cuales 957.000 lo hacen en la denominada Red de Cercanías de Madrid, que se extiende hasta Castilla-La Mancha, y 390.000 se mueven en la Red de Cercanías de Barcelona.

En esta legislatura vamos a intensificar los esfuerzos, vamos a crear nuevas líneas, vamos a ampliar y modernizar las existentes y vamos a hacer planes específicos para determinadas áreas metropolitanas, destacando Madrid y Barcelona. Asimismo, vamos a renovar y modernizar las instalaciones de seguridad y electrificación, las catenarias del resto de las instalaciones. Construiremos nuevas estaciones y —algo que nos parece muy importante para la intermodalidad—, vamos a crear estaciones de intercambiadores y seguiremos renovando, puesto que ya se hizo un gran esfuerzo en la pasada legislatura, el material móvil, ya que difícilmente sería utilizable el resultado de este gran esfuerzo que estamos realizando en infraestructuras si no se acompañase también de un gran esfuerzo en material móvil.

Un aspecto importante de la red convencional son las mercancías. Siempre doy un dato que pone de manifiesto cuál ha sido la evolución negativa que han tenido las mercancías y sobre todo el ferrocarril en nuestro país: en los años cincuenta predominaba el transporte por ferrocarril tanto para pasajeros como para mercancías, frente al transporte por carretera, mientras que en la actualidad aquel no llega al cinco por ciento. Eso ha sido producto de la gran atención que se ha prestado a la carretera y la falta de atención, histórico, que ha tenido el ferrocarril. Por tanto, esa es la asignatura pendiente que tenemos que aprobar en los próximos años.

En relación con el ferrocarril vamos a dedicar especial atención —además de a los pasajeros— a las mercancías. Como he sido el responsable del Ministerio de Fomento durante los últimos cuatro años, es culpa mía que no hayamos sido capaces de dar a conocer el gran esfuerzo que en la legislatura pasada se vino realizando en las mercancías y vamos a continuar en esta. Por ejemplo, cuando hacemos mixta la red de alta velocidad significa que estamos haciendo una inversión adicional para permitir que

esta red, que es nueva, también permita el transporte de mercancías.

Adelanto ya que toda aquella parte de la red convencional que se abandonaba como consecuencia de que los pasajeros se pasaban a la red de alta velocidad la hemos ido acondicionando, y continuaremos en ello, creando itinerarios preferentes para el transporte de mercancías. Por tanto, vamos avanzando, si no en paralelo, puesto que primero tenemos que construir la red de alta velocidad y poder dejar la otra libre, al menos a un ritmo que permite empezar a ver ya los resultados. De hecho, tenemos 500 kilómetros de la red convencional de pasajeros empleándose ya para el transporte de mercancías. Además, vamos a crear nuevos apartaderos de una longitud adecuada para la circulación de trenes de mayor capacidad, vamos a potenciar las terminales públicas, sobre todo las de carácter intermodal, servicio a puertos y las fronterizas.

En cuanto al material móvil, esas grandes reducciones de tiempo que ustedes pueden apreciar con las conexiones ferroviarias a aquellos sitios donde no ha llegado la alta velocidad solamente ha sido posible utilizando la alta velocidad hasta los puntos donde hemos llegado, haciendo inversiones adicionales para los cambiadores de ancho y cambiando incluso lo que se había planificado en cuanto a material móvil y adquiriendo otro de ancho variable, lo que, por ejemplo, nos permite llegar desde Madrid a Valladolid en alta velocidad con el material móvil de ancho variable y, cambiando el ancho, continuar hasta Asturias, Cantabria, País Vasco y Galicia. Así vamos aprovechando y extendiendo los beneficios de la alta velocidad para todos los españoles, para todo el territorio nacional. Lo mismo sucede en Andalucía y en Cataluña.

La inversión durante la pasada legislatura en material móvil de Renfe fue de 3.056 millones de euros. Ustedes se preguntarán si es mucho o poco. En realidad, supone un incremento de más del 300 por ciento respecto a la legislatura anterior. Por tanto, el esfuerzo invertido en infraestructuras ha supuesto, en general, para todo el país y todos los modos de transporte un 50 por ciento y en material móvil vemos que se ha hecho un esfuerzo considerable porque hemos aumentado por encima del 300 por ciento, de tal manera que hemos contratado la fabricación de más y mejores trenes, concretamente, de viajeros han sido 456, lo que multiplica por casi cuatro las contrataciones de la legislatura anterior; en cercanías hemos contratado 223, en alta velocidad 73 en ancho variable y 53 en ancho UIC y en media distancia y ancho ibérico 107, cantidad esta última que ha supuesto multiplicar por cinco lo relativo a la legislatura anterior, como en alta velocidad de ancho variable lo realizado significa el doble de la legislatura anterior.

¿Qué haremos en estos cuatro años? Aparte de nuevas contrataciones, incorporaremos parte de lo contratado, como es natural; parte o todo. Incorporaremos 430 trenes de viajeros, 128 locomotoras y 500 vagones de mercancías. Las locomotoras y los vagones de mercancías son para mercancías, un impulso considerable para esta área.

Para cercanías, el parque total al final de la legislatura ascenderá a 723 unidades. De modo que durante la legislatura habremos incorporado 198 trenes.

En alta velocidad y larga distancia, el parque total al final de la legislatura será de 179 unidades. Este dato es especialmente llamativo. En 1992 se adquirieron 17 trenes, y el parque permaneció invariable desde entonces hasta 2004. En 2004 seguía habiendo 17 trenes de alta velocidad, y fueron utilizados para la nueva línea que conectaba con Zaragoza y Lleida. Sin embargo, al final de esta legislatura, de los 17 trenes habremos pasado a 179, lo que pone de manifiesto la importancia de la inversión que hacemos. Durante esta legislatura vamos a incorporar 83 trenes más, el 46 por ciento del parque. Así que habremos multiplicado por 10 el de 2004.

En media distancia, el parque total al final de la legislatura ascenderá a 272 unidades. Habremos incorporado durante la legislatura 149 trenes, lo que supone el 55 por ciento del parque. El dato pone también de manifiesto el gran despliegue de material móvil que se llevará a cabo durante la legislatura, para utilizar el gran esfuerzo inversor que se hará en infraestructuras.

En mercancías, incorporaremos 128 locomotoras y 500 vagones, que atenderán a la nueva estrategia empresarial sobre mercancías de Renfe y, a la vez, nos permitirá dar de baja el material obsoleto con el que todavía trabajamos.

Por último, llamo su atención sobre algo que me parece especialmente importante: el impulso que daremos a la utilización del transporte por parte de las personas con movilidad reducida. En el horizonte de 2010, conseguiremos que sea accesible el 100 por cien del material móvil de alta velocidad, el 100 por cien del de larga distancia, el 94 por ciento del de media distancia convencional —el 6 por ciento restante se irá retirando— y el 90 por ciento del material de cercanías. Así adelantamos 10 años sobre lo que previmos el año pasado en el real decreto.

Termino con el ferrocarril hablándoles de un objetivo que impregna todas las decisiones del Ministerio de Fomento, todos los modos de transporte y todas las fases del procedimiento de ejecución y utilización de las infraestructuras: la seguridad. En el ferrocarril habrá dos grandes actuaciones: concluiremos el plan de pasos a nivel, con la mejora del nivel de seguridad de los pasos incluidos en el plan 2005-2012, y con el avance sobre señalización con un sistema que permitirá reducir los márgenes de error humano en el tránsito ferroviario. El ERTMS estará instalado en toda la red. Hemos hecho compatible el LZB con el ERTMS. El primero se instaló en la primera parte de la línea de alta velocidad, la que va de Madrid a Sevilla pasando por Córdoba. Así lograremos la máxima versatilidad del material móvil. En cuanto a la red convencional, el objetivo es que todos los trenes de la red convencional tengan instalado el ASFA Digital, el nivel superior del ASFA tradicional. ¿En cuánto se reduce la posibilidad de error humano del ASFA tradicional al ASFA Digital? En un 60 por ciento; y con el RTMS se reduce en un 95 por ciento.

Carreteras. El objetivo es el aumento de la capacidad y de la conectividad de nuestra red viaria, la profundización

en el mallado y en la accesibilidad homogénea a todas las zonas del territorio nacional, y el aumento de la calidad de la red viaria con el incremento de los esfuerzos de conservación y modernización. Asimismo, la modernización de las autovías de primera generación, la mejora de la seguridad por medio de la eliminación de los tramos de concentración de accidentes y de la instalación de barreras de seguridad (sobre todo, para los motoristas), y la adaptación de los túneles a la nueva normativa comunitaria. También queremos fomentar la intermodalidad y favorecer el transporte público a través de plataformas reservadas y bus-vao.

Vamos a desarrollar los grandes corredores del PEIT y, sobre todo, los ejes transversales norte-sur, este-oeste. Durante esta legislatura, pondremos en servicio 1.500 kilómetros de vía de alta capacidad e iniciaremos las obras de otros 1.600 kilómetros. Con estos nuevos tramos, al final de la legislatura dispondremos de una red de autovías y autopistas, una red de alta capacidad, de 12.000 kilómetros. Una vez más, ¿es mucho o es poco? Partíamos en 2004 de 8.000, luego pondremos en servicio 4.000 más; se ampliará la red de autovías y autopistas en un 50 por ciento.

En la Ruta de la Plata, que va de norte a sur por el oeste de nuestro país, y comunica Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Asturias, casi la mitad de los 43 tramos que tiene la autovía no se habían iniciado cuando llegamos al Gobierno. Al final de esta legislatura, la autovía estará terminada, con la excepción del tramo Benavente-Zamora, que ha tenido retraso por las razones que ya conocen.

Durante esta legislatura, pondremos en servicio la totalidad de la autovía del Cantábrico. El esfuerzo que se hará es grande, pero esta conexión entre Galicia y el País Vasco, pasando por Asturias y Cantabria, tiene mucha importancia.

Las actuaciones más destacables en la autovía del Mediterráneo, que empieza en Algeciras y termina en la frontera francesa, son las siguientes: iniciaremos las obras del tramo Algeciras-San Roque, cuya conexión no estaba ni siquiera prevista en 2004, pondremos en servicio en servicio el tramo Nerja-Adra e iniciaremos las obras de Castellón-l'Hospitalet de l'Infant; en este último tramo, no disponíamos en 2004 ni siquiera de DIA. De este modo, al final de la legislatura habremos puesto en servicio 15 tramos de la autovía Algeciras-frontera francesa. El 63 por ciento del recorrido estará en servicio o en obras.

La Autovía Mudéjar, una nueva vía de comunicación del Arco Mediterráneo con Francia, es un eje de gran importancia. Durante esta legislatura, Sagunto-Zaragoza estará en servicio y, en el tramo Nueno-Jaca las obras estarán a punto de terminar. El 96 por ciento de la autovía estará terminada.

Un tercio de la autovía de Cantabria no disponía de proyecto cuando llegamos al Gobierno. Ahora, les puedo decir que durante esta legislatura la pondremos totalmente en servicio. Los plazos que les he dado son plazos contratados. Lógicamente, puede haber incidencias durante la ejecución de las obras. Les doy, como digo, los plazos

contratados o los plazos con los que contrataremos las obras.

La conexión de Dos Mares, en la autopista de Cantabria, constituirá una conexión directa entre Cantabria y el Mediterráneo, a través del corredor del Ebro. Durante la pasada legislatura iniciamos el estudio informativo y, en esta legislatura, obtendremos la DIA y licitaremos la concesión. Será una autopista.

En la conexión Ávila-Maqueda-Teruel multiplicamos por 6,6 el grado de ejecución durante la pasada legislatura. En esta legislatura pondremos en servicio los tramos Maqueda-Toledo y Ocaña-Cuenca. Iniciaremos las obras Toledo-Ocaña, Ávila-Maqueda y Cuenca-Teruel una vez que hayamos obtenido las correspondientes DIA. Los ocho tramos de la conexión Ávila-Salamanca los terminaremos en esta legislatura. Culminaremos todas las obras.

La autovía Extremadura-Valencia es un nuevo eje que conectará el este con el oeste, a través de Castilla-La Mancha; conectará Extremadura con el Mediterráneo. De tal manera que, en el año 2004, los tramos de Atalaya de Cañabate, Ciudad Real, no tenían proyecto y en esta legislatura vamos a completar su puesta en servicio. Además, entre Mérida y Ciudad Real todavía no tenemos la DIA; en cuanto la obtengamos redactaremos los proyectos para iniciar las obras.

La autovía del nordeste une el centro peninsular con la frontera francesa en su vertiente mediterránea, de Madrid hasta Cataluña, con el siguiente recorrido: Castilla-La Mancha, Castilla y León y Aragón. Pues bien, en Cataluña, entre Tordera y la frontera francesa, vamos a poner en servicio los dos tramos que licitamos la pasada legislatura e iniciaremos las obras de los cinco restantes. Por lo tanto, una vez que entre en servicio, habremos completado esta autovía en Cataluña.

En Aragón hemos iniciado los estudios informativos entre Alfajarín y Fraga, así como en Castilla-La Mancha, pues los tramos de Alfajarín-Fraga y el tramo de Castilla-La Mancha no estaban contemplados en los planes cuando llegamos al Gobierno. Por ello, hemos llevado a cabo todas las actuaciones.

En cuanto a la autovía del Duero, eje vertebrador entre el este y el oeste, el 78 por ciento de la misma estará en servicio o en obras al final de la legislatura: vamos a poner en servicio 43 kilómetros y el resto se encontrará en obras. En cuanto al recorrido Medinaceli-Soria-Tudela, al final de la legislatura estará en servicio o en obras el 49 por ciento de la autovía. Por lo tanto, pondremos en servicio seis tramos e iniciaremos las obras de uno más.

Toda la autovía que une Lleida con la frontera francesa estará durante esta legislatura en servicio o en obras en los diez tramos que la componen. Toda la autovía de Lleida-Huesca estará en servicio durante esta legislatura: 107 kilómetros. En cuanto a la autovía Tarragona-Lleida, que discurre entre Tarragona y Montblanc, pondremos en servicio los cuatro tramos que se encuentran actualmente en obra y continuaremos con el estudio informativo Montblanc-variante de Lleida, que actualmente se encuentra en redacción y que tendrá que someterse a la DIA.

En cuanto a una de las autovías que van hacia el sur, Linares-Albacete —eje transversal que contribuye al mallado de nuestra red y que une Andalucía, Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana—, en el año 2004 no contaba con estudio informativo y, sin embargo, al final de esta legislatura, toda la autovía estará en servicio o en obras. Por lo tanto, vamos a poner en servicio tres tramos e iniciaremos el resto de las obras, compuesta de 11 tramos.

En cuanto a la autovía de Córdoba-Málaga —conexión cuya realización se encontraba al 37 por ciento en 2004—, esperamos que, según está contratado, finalicen las obras del último tramo de la autovía en mayo del año 2009, pues la finalización del primer tramo se espera para julio de este mismo año. Y en cuanto a la autopista de las Pedrizas-Málaga, ya se ha licitado, adjudicado y contratado la obra para finalizarla en 2009. La nueva Ronda Oeste de Málaga, con la misma fecha de finalización, es libre de peaje y todos sus tramos se encuentran en obras.

De Santiago a Lugo hay también prevista una autovía, de tal manera que, en la actual legislatura, pondremos en servicio dos tramos y se iniciarán las obras de otros tres. Por lo tanto, al final de la legislatura estarán en servicio o en obras el 64 por ciento de la autovía.

En cuanto a la autovía Ourense-Lugo, la A-56, está previsto que toda ella entre en servicio o en obras durante esta legislatura.

En el recorrido Valladolid-León —itinerario alternativo para conectar con la meseta de salida hacia el Cantábrico— vamos a licitar los proyectos y las obras, de tal manera que, al final de la legislatura, toda ella esté en servicio o en obra.

En cuanto a la autovía del Ebro, vamos a iniciar las obras de tres tramos, así como las obras de las variantes de Fuente del Ebro y el Burgo de Ebro.

Respecto a la autovía Badajoz-Granada, prevemos obtener la DIA durante la legislatura. Por lo tanto, redactaremos los proyectos para iniciar las obras.

Les pido disculpas por darles de forma tan rápida la información del estado de estas autovías citadas durante esta legislatura.

A continuación, muy brevemente, les comentaré el Plan de adecuación de autovías de primera generación. Dicho plan abarca 2.130 kilómetros, del que ya hay una obra adjudicada en concesión de 1.000 kilómetros. Por lo tanto, al final del año 2009 tendremos licitados 2.130 kilómetros y adjudicadas las concesiones, para que en el plazo de dos años a partir de la adjudicación de la concesión se lleven a cabo las obras de adecuación. Quiero en este aspecto llamar su atención sobre el siguiente aspecto: desde el momento de la concesión, se le otorga a la empresa la responsabilidad de la conservación y el mantenimiento de esta autovía.

En esta legislatura, por lo tanto, terminaremos todo el Plan de adecuación de autovías de primera generación y aumentaremos la capacidad de las mismas con el incremento del número de carriles en más de 500 kilómetros. También llevaremos a cabo 20 enlaces más con las mismas.

En cuanto a las actuaciones en las áreas urbanas y metropolitanas, vamos a proceder a la ejecución de circunvalaciones, el acondicionamiento de hasta 600 travesías, la instalación de pantallas anti ruido en 450 kilómetros, así como seguir avanzando en la conservación y seguridad vial. De este modo, en el año 2008 ya nos hemos situado en el 1,82 por ciento del valor patrimonial, lo que ha supuesto un incremento del 83 por ciento de los recursos para conservación y mantenimiento. En este campo se incluyen además la adecuación de la señalización horizontal y vertical, la mejora del alumbrado —especialmente en las travesías— y el plan de reposición de firme. Por lo tanto, es importante que valoremos este gran esfuerzo de conservación y mantenimiento de nuestra red viaria, sobre todo por lo que se refiere a la seguridad de los ciudadanos. Llevaremos a cabo también un plan de tratamiento de tramos de concentración de accidentes —conocido coloquialmente como puntos negros—, la ejecución del plan actual de instalación de barreras de seguridad de protección para motoristas, así como la iniciación de otro, y el plan de mejora de seguridad de los túneles para adecuarlos a la nueva normativa.

En cuanto al Plan de tratamiento de los tramos concentración de accidentes, ya en la legislatura pasada eliminamos 498 y nos proponemos eliminar en esta 776. Respecto a la instalación de barreras de seguridad, empezamos las actuaciones en 2006 y nuestro objetivo es actuar sobre 15.900 kilómetros al final de la legislatura, instalando casi 3.300 kilómetros de barreras de seguridad especiales para motoristas. Por otro lado, tenemos previsto el plan de mejora de los túneles, actuando en 315 de ellos.

Todas estas actuaciones contribuyen a capitalizar nuestro patrimonio viario, pero, sobre todo, contribuyen a reducir el número de accidentes —de cuya reducción paulatina estoy segura todos nos alegramos—, que no es ajena a la mejora de las condiciones de nuestra red viaria.

En cuanto a otros modos de transporte, permítanme que les hable de aeropuertos y transporte aéreo. El objetivo es garantizar una adecuada accesibilidad, prestar especial atención a los territorios no peninsulares, asegurar la competitividad del transporte aéreo y su sistema aeroportuario, así como implantar y desarrollar un nuevo modelo aeroportuario. Por lo tanto, llevaremos a cabo unas líneas de actuación que signifiquen tolerancia cero en materia de seguridad aérea, aumento de la operatividad de nuestras infraestructuras y de la calidad del servicio, incremento de la capacidad de nuestro sistema aeroportuario y el impulso del papel de España en el transporte aéreo internacional, todo ello manteniendo tres principios básicos. Los principios básicos son el funcionamiento en red de nuestro sistema aeroportuario, la viabilidad económica-financiera del conjunto del sistema aeroportuario —por si algún senador no lo conoce, el sistema aeroportuario de AENA se autofinancia, es decir, no recibe dinero de los Presupuestos Generales del Estado sino que son sus ingresos los que sirven para soportar tanto la prestación del servicio como todas las nuevas inversiones—, y también, el diálogo

go y la participación con las administraciones autonómicas, locales y con los agentes sociales.

Como les decía, tolerancia cero con respecto a la seguridad aérea. Para ello, vamos a potenciar la actuación inspectora, con un mayor número de inspecciones y una mayor eficiencia, y vamos a implantar un nuevo sistema de control de la seguridad operacional basado en la prevención anticipada de los riesgos.

Vamos a poner en funcionamiento la nueva Agencia Estatal de Seguridad, cuyo estatuto ya aprobamos en la legislatura anterior, en febrero de 2008 y, además, vamos a continuar con la implantación del Plan General de Seguridad de AENA.

Tenemos la intención de aumentar la operatividad de nuestros aeropuertos con el fin de que puedan operar en condiciones climatológicas adversas y, por lo tanto, vamos a seguir implantando los sistemas de ayuda a la aproximación ILS poniendo en servicio 20 nuevas instalaciones. En la legislatura pasada pusimos en marcha 21, lo que significa que de un total de 52 sistemas, 41 son nuevos, entre los de la legislatura anterior y la actual.

Asimismo, vamos a trabajar para la accesibilidad de las personas de movilidad reducida. Hemos firmado convenios con Cermi, los aplicaremos y, a su vez, trabajaremos para ejecutar, de tal manera que nuestros aeropuertos sean totalmente accesibles.

Además, vamos a avanzar en la protección de los derechos de los pasajeros.

Por otro lado, se incrementará la capacidad de nuestros aeropuertos. La inversión más importante a poner en servicio en esta legislatura es El Prat. Ahora mismo la inversión prevista se sitúa alrededor de los 5.000 millones de euros. El hito más relevante será la puesta en servicio de la T-Sur, en 2009, e iniciaremos las obras de remodelación de la terminal actual, tal y como hemos hecho también en el caso de Madrid e iniciaremos las obras del nuevo terminal satélite.

El incremento de capacidad que se va a producir en El Prat como consecuencia de todas estas inversiones es impresionante, pues superará los 60 millones de pasajeros.

Tenemos dos grandes aeropuertos, Madrid y Barcelona, que son *hub*, lo que significa que son distribuidores de tráfico para el resto del territorio y, por lo tanto, las inversiones que hagamos en Madrid y en Barcelona revierten en el resto de los aeropuertos españoles, porque sin unos buenos distribuidores de tráfico difícilmente podremos mejorar el tráfico del resto de los aeropuertos de nuestra red. He aclarado esta cuestión por las cifras, porque estamos hablando casi de 12.000 millones de euros —es decir, 2 billones de pesetas— en dos aeropuertos y el resto del territorio nacional podría pensar que estamos haciendo un gran esfuerzo polarizado en Madrid y Barcelona y que no nos ocupamos del resto de los aeropuertos. No es así, en esta legislatura nos vamos a ocupar de todos los aeropuertos españoles —y cuando digo todos me refiero a todos y cada uno—, pero es cierto que los dos primeros pasos tenían que ser Madrid y Barcelona porque condicionan el tráfico y las posibilidades de todos los demás. Por lo tanto, se ter-

minará el plan de ampliación y modernización del aeropuerto de Málaga; todos los aeropuertos de Canarias experimentarán una gran transformación porque la inversión prevista en Canarias es de 3.000 millones de euros —distribuidos entre Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Sur, Tenerife Norte, La Palma, La Gomera y El Hierro—; en Baleares, se llevarán a cabo inversiones importantes en los aeropuertos de Palma, Menorca e Ibiza, con el fin de mejorar la calidad del servicio prestado y las posibilidades operativas de estos aeropuertos; Valencia y Alicante también recibirán más de 500 millones de euros; todos los aeropuertos de Galicia, como el de A Coruña, Santiago, Vigo; igualmente, los de Reus, Girona, Sabadell, Bilbao, Pamplona, Huesca, Murcia, Badajoz, Melilla, etcétera. Dispongo de todos los datos, pero se los voy a evitar porque si no se alargaría mucho mi intervención. Si tienen interés en ellos, me preguntan.

La próxima semana se pondrá en servicio el aeropuerto de Burgos, así como la ampliación de la pista de León, el de Córdoba, Jerez y otros muchos más. Terminaré mencionando quizá el de la inversión más pequeña, que es la que corresponde al nuevo helipuerto de Algeciras, que es muy importante sobre todo para Ceuta porque mantiene una conexión rápida, segura y cómoda para los ciudadanos de toda esa zona, —el de Murcia, el de Badajoz y el de Melilla—. Espero haberme saltado únicamente algunos andaluces porque estoy segura de que al ser de Andalucía no estará tan mal visto.

El impulso al papel de España en el ámbito internacional en el transporte aéreo también es muy importante porque vamos a tomar medidas para abrir nuevos mercados; conseguir nuevos mercados internacionales y promover en el ámbito internacional, con comisiones que ya hemos creado en algunos casos —por ejemplo, en El Prat—, para el desarrollo de determinadas rutas específicas de cada aeropuerto con comunidades autónomas, ayuntamientos y cámaras de comercio.

Paso a analizar el cuarto modo de transporte, que canaliza una parte muy importante de nuestro comercio exterior —el 85 por ciento del comercio exterior—. Mientras el comercio interior en España se centra básicamente en carreteras y muy poco ferrocarril, el comercio exterior básicamente se centra en el transporte marítimo: el 85 por ciento de las importaciones y el 60 por ciento de las exportaciones. Es el que canaliza los grandes flujos internacionales y, por tanto, es una actividad vital para el desarrollo de nuestras actividades productivas.

Quisiera destacar, al igual que pasa con el ferrocarril, que son los más eficientes desde el punto de vista medioambiental y, en consecuencia, son los que más sostenibilidad aportan entre los modos de transporte. En cualquier caso, nuestra idea en el sistema de transporte es lograr un equilibrio, de manera que se complementen unos con otros, que todos tengan su sitio y su aportación.

En el caso de los territorios no peninsulares, junto con el tráfico aéreo, son las dos formas de conexión y, por lo tanto, cuando se habla de transporte aéreo y marítimo, en el ministerio pensamos básicamente en los territorios no

peninsulares para analizar de qué manera podemos mejorar esas conexiones.

¿Cuáles son nuestras pretensiones con respecto a los puertos? El incremento de la capacidad de nuestro sistema portuario para hacerlo más competitivo, impulsar la intermodalidad y, para ello, hemos de mejorar las conexiones ferroviarias y viarias, poner en servicio las autopistas del mar, aumentar la accesibilidad a los territorios no peninsulares —por ejemplo, con obligaciones de servicio público, y estoy mirando al señor secretario general de Transportes, que creo que ha hecho una gran labor en esta legislatura, mejorando conexiones cuyas ofertas de calidad en el servicio dejaban mucho que desear—, y modernizar la legislación relativa al transporte marítimo. Por lo tanto, para aumentar la capacidad del sistema portuario vamos a incrementar la superficie abrigada el 7 por ciento; el 26 por ciento la longitud de líneas de atraque; y, el 30 por ciento la superficie terrestre para el depósito de mercancías.

Siempre que hablo de los puertos digo lo mismo y es que todos ustedes saben que su gestión depende de las autoridades portuarias y, en los consejos de administración de estos, así como por lo que se refiere al nombramiento de su presidente, tienen mayoría las comunidades autónomas. Por tanto, mientras que otros aspectos son de nuestra responsabilidad, aquí hay una parte que es de nuestra responsabilidad y, otra, en la que podemos colaborar, asesorar e impulsar, pero la gestión pura y dura corre a cargo de las autoridades portuarias. En cualquier caso, estos son los objetivos que cuando coordinamos a todas las autoridades portuarias les planteamos y les plantearemos de cara a esta legislatura.

El impulso de la intermodalidad sí es una responsabilidad exclusivamente nuestra y, por lo tanto, haremos un esfuerzo especial para conectar nuestros puertos por carretera y por ferrocarril. Por ejemplo, la intermodalidad ferroviaria, y hablando de mercancías, el objetivo es duplicar la capacidad actual de distribución de nuestras mercancías a través del ferrocarril, superando los 12 millones de toneladas de 2007 y los 9 millones de toneladas de 2005. En definitiva, pretendemos impulsar el tráfico de mercancías, conectando los puertos con el resto del territorio.

Por lo que se refiere a las autopistas del mar, creemos que en el segundo semestre podremos resolver el concurso que tenemos en marcha en colaboración con el Gobierno francés, y por eso he utilizado la palabra creemos, porque se trata de una cuestión de dos y, por lo tanto, no puedo comprometer una fecha que también concierne a otro Gobierno.

En cuanto a los territorios no peninsulares, nuevos contratos para la prestación del servicio de líneas de interés público, mejora de la regulación normativa y mecanismos de control y seguimiento de las bonificaciones, tanto de pasajeros como nueva regulación de mercancías, y reforzar las medidas de la Operación Paso del Estrecho.

En cuanto a la seguridad del transporte marítimo, queremos culminar el Plan nacional de salvamento marítimo.

Si hay algo que resalto cuando intervengo al presentar los resultados u objetivos del Ministerio de Fomento es un servicio del que únicamente nos acordamos cuando ocurre una desgracia, cuando está en riesgo la vida de las personas en la mar o cuando hay un episodio de contaminación. Y estoy especialmente orgullosa porque en esta legislatura hemos incorporado cuatro buques polivalentes —no había ninguno en 2004—, dos nuevos remolcadores, catorce nuevas salvamares, cuatro helicópteros, cuatro aviones de ala fija, cinco nuevas bases estratégicas, cinco nuevas bases de actuación subacuática y la renovación del equipo electrónico de los centros de coordinación, por ejemplo, de A Coruña, Finisterre y Tarifa, así como la implantación de un nuevo sistema de identificación automática de los buques. Ya tenemos contratados cinco nuevos remolcadores, un buque recogedor, cuatro patrulleras de salvamento, cinco nuevas salvamares y cinco helicópteros de salvamento, que serán los que estén en servicio próximamente y, por supuesto, en esta legislatura. En los próximos meses habrá dos nuevas salvamares, la base estratégica de A Coruña, la definitiva de Sevilla y Castellón y la renovación de los centros de coordinación de Santander, Vigo, Huelva, Cádiz, Algeciras, Palma, Castellón y Tarragona.

Al final del plan —que no de la legislatura—, que termina en 2009, tendremos 106 unidades de intervención frente a las 60 existentes en 2004, cuando llegamos al Gobierno. Este espectacular incremento creo que ha dado, además, unos servicios que me gustaría resaltar. Ahora mismo nuestro sistema tiene una mayor cobertura territorial y, además, más homogénea y a lo largo de toda nuestra costa, con una distribución equitativa. Por primera vez tenemos un servicio de vigilancia aérea y hemos reducido a la cuarta parte los tiempos de respuesta por mar. Esto es muy importante porque cuando hay un naufragio de un pesquero no es lo mismo tardar un minuto que cuatro, o sea, que reducir a la cuarta parte los tiempos de respuesta es algo especialmente importante. Asimismo, hemos reducido a la tercera parte los tiempos de respuesta por aire. Eso se ha hecho teniendo más helicópteros, teniéndolos posicionados en sitios clave, siendo más modernos y de disponibilidad total.

También hemos incrementado en un 35 por ciento la capacidad de rescate y en un 80 por ciento la potencia de tiro, así como hemos multiplicado por 50 la capacidad de recogida de productos contaminantes. Además, vamos a hacer un nuevo plan a partir de 2009 que complementa este, aunque no podrá ser tan espectacular como el actual. Habrá nuevas tecnologías y nuevas necesidades porque las necesidades no acaban nunca, ya que cuando se solucionan unos temas nos tenemos que plantear aquello que mejora la calidad de la prestación del servicio.

Por lo que se refiere a actuaciones relevantes en cuanto a la flota pesquera, creo que también es importante comentarles que vamos a ampliar el plan actual, hecho conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente —tiene un nombre tan largo que me van a perdonar que no lo diga entero—, responsable de la pesca, y con el Ministerio de

Trabajo e Inmigración, de tal manera que los resultados han sido buenos pero creemos que hay que seguir profundizando porque quizá sea un eslabón débil de toda esta cadena de nuestra flota marítima. En cuanto a la flota mercante, seguiremos profundizando en las inspecciones para mantenernos en la lista blanca del memorándum de París, donde conseguimos ubicarnos en la anterior legislatura, y desarrollar en términos de seguridad portuaria la nueva directiva europea.

También modernizaremos la legislación de transporte marítimo. Ya les avanzo que en las próximas semanas llevaremos al Consejo de Ministros, conjuntamente con el ministro de Justicia, el proyecto de ley de navegación marítima para presentarlo ante el Congreso de los Diputados.

En relación con el transporte termino refiriéndome al transporte por carretera. Saben ustedes que está pasando por momentos difíciles como consecuencia de la subida del precio del combustible unida a la caída de la demanda y, a la vez, con una serie de obligaciones que a través de la normativa europea tienen que ir incluyendo y, en consecuencia, adaptando. Todas las decisiones que vamos tomando con el transporte por carretera, tanto de mercancías como de pasajeros, se adoptan a través del diálogo, la participación y el consenso con el sector.

Las grandes líneas que considero importante resaltar se refieren a la mejora de la formación del sector y, por lo tanto, poner en funcionamiento una fundación donde unimos todos los esfuerzos; desarrollar y poner en marcha la normativa sobre formación inicial y continua de los conductores profesionales; continuar con el programa de ayuda a la formación de los conductores; modernizar la flota y, en consecuencia, proporcionar ayudas a la financiación de esta modernización con avales, préstamos del ICO, normas que beneficien a las empresas más eficientes desde el punto de vista medioambiental, ayudarles en su capacidad de negociación dentro del mercado y, en consecuencia, fortalecer al sector, así como elaborar un proyecto de ley, junto con el Ministerio de Justicia, sobre el contrato de transporte terrestre, incrementar la calidad de los servicios públicos del transporte de viajeros estableciendo nuevas condiciones en las concesiones, primando la competencia, la calidad y la seguridad de los servicios y la accesibilidad para personas de movilidad reducida.

Pretendemos llevar a cabo una política social y de seguridad para los conductores, como el tacógrafo digital o los tiempos de conducción y de descanso, áreas de descanso; en definitiva, señorías, el 11 de junio con el transporte de mercancías y el 19 de junio con el transporte de pasajeros suscribimos sendos acuerdos que van en esta línea y que les va a ayudar a soportar en parte la situación de un sector muy atomizado, como es el español, donde hay 57.000 empresas con un solo elemento —coche, camión o lo que sea—, de tal manera que tienen poca capacidad para negociar y son débiles ante determinadas circunstancias. Por lo tanto, vamos a hacer todo aquello que sea necesario para resolver la situación en que se encuentra el sector.

Termino, señorías —y les pido disculpas—. Espero que haya sido de utilidad el esfuerzo que estoy haciendo con la

voz. También es responsabilidad del ministerio el 1 por ciento cultural. A este respecto hemos hecho un gran esfuerzo, de tal manera que con esa idea del territorio como un todo y de que todos participen en esas decisiones que va tomando el Ministerio de Fomento hemos conseguido una distribución territorial muy homogénea. Todas las comunidades autónomas, frente a lo que pasaba en otras ocasiones, han tenido proyectos del 1 por ciento cultural que se han subvencionado y hay un cierto paralelismo entre los proyectos y la dimensión de la comunidad autónoma. Asimismo, hemos mejorado la forma de financiarlo porque hacemos proyectos plurianuales, de tal manera que tienen la garantía, tanto el ayuntamiento como la comunidad autónoma, de que no va a ser el 1 por ciento de ese año, sino el 1 por ciento del proyecto en total, y hemos logrado la cofinanciación, que también creo que es bueno para llevar a cabo los proyectos.

Esto es lo que vamos a hacer en estos cuatro años, y les voy a destacar algo que, desde mi punto de vista, me parece especialmente interesante. Me refiero a que vamos a incluir entre los proyectos que vamos a financiar todos aquellos elementos de las obras públicas que no eran tenidos en cuenta, como calzadas romanas, puentes, túneles, edificaciones, instalaciones ferroviarias, faros, instalaciones portuarias, etcétera, porque creemos que un ministerio como el de Fomento tiene una especial responsabilidad en determinadas estructuras.

El sector postal. Quiero comentarles que se va a prestar una particular atención a la calidad de los servicios postales, pero también quiero llamar su atención sobre el hecho de que la gestión de la empresa pública que presta el servicio depende del Ministerio de Economía y Hacienda, porque es una sociedad anónima cien por cien del Ministerio de Economía y Hacienda, y el Ministerio de Fomento es el regulador, y, por tanto, hay que distinguirlo. En este sentido, yo les voy a hablar de la regulación del sector postal, no de la gestión o la prestación del servicio.

Vamos a regular de tal manera que prestemos una especial atención a la calidad de los servicios postales para conseguir que el 93 por ciento de las cartas y el 95 por ciento de los giros se entreguen a sus destinatarios antes de 3 días, cualquiera que sea su lugar de residencia. Vamos a poner en funcionamiento la Comisión Nacional del Sector Postal, que es la que garantiza la libre competencia entre los distintos operadores, y algo que también me parece importante por las personas que viven en nuestro país, y que ya iniciamos en la legislatura pasada, es fomentar la cooperación con otros países, por ejemplo, el Magreb y Sudamérica, porque al tener tantos inmigrantes, en todo lo relativo a los giros se ayudaría mucho en la gestión a personas que tienen especial necesidad que se les facilite toda la tramitación.

También es responsabilidad del Ministerio de Fomento el Instituto Geográfico Nacional. Ya les avanzo que vamos a desarrollar el Sistema Cartográfico Nacional mediante la implantación de un nuevo modelo que va a suponer la cooperación con las comunidades autónomas para que ahorremos entre todos y nuestro gasto sea más eficiente; que

vamos a llevar a cabo una serie de producciones conjuntas con otras administraciones, como es la elaboración de un inventario nacional de referencia geográfica; la implementación del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea; la producción cooperativa del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo en España, SIOSE; la ampliación de la Red Territorial de los Servicios Geográficos y la mejora de la Red Sísmica Nacional, que también depende del Ministerio de Fomento.

En cuanto al área de las responsabilidades del Ministerio, les comento que en el ámbito de la Subsecretaría existe una tarea ingente e importante para la competitividad, la productividad y la eficiencia de nuestro país, que es todo lo referente a las nuevas tecnologías y a los sistemas de información que faciliten la relación con el ciudadano, un espacio virtual de contactos entre los órganos de contratación y los interesados para que puedan acceder a través de un portal único, y que pondremos en esta legislatura para realizar la contratación pública a través de aplicaciones telemáticas.

Llevaremos a cabo todas estas modificaciones con la perspectiva de que queremos conseguir un país más competitivo, más cohesionado y cuyos ciudadanos, vivan donde vivan, tengan análogas posibilidades de acceso a los bienes, a los mercados y a los servicios, y esa es una responsabilidad del transporte.

Las comunicaciones tienen que ser modernas, seguras y respetuosas con el medio ambiente. Para ello aspiramos a estar, también en esto, entre los países más avanzados de Europa. Es, sin duda, un reto ambicioso que requiere de la movilización de cuantiosos recursos y de un gran esfuerzo de diálogo y de búsqueda de acuerdo con otras administraciones e instituciones. No vamos a escatimar energías en dar cumplimiento a este programa con ilusión, con eficacia y con la convicción de que nuestro trabajo tendrá un reflejo positivo en la prosperidad de nuestro país.

Es indudable que el desarrollo de este programa necesitará de una amplia colaboración y del compromiso de todos. Por ello, desde el Ministerio de Fomento, nos ponemos a su disposición con el propósito de desarrollar este trabajo con la máxima transparencia y de atender a sus iniciativas en la medida de nuestras posibilidades.

En definitiva, señorías, continuaremos elevando la inversión en infraestructura en línea con lo previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, velando a la vez por el impacto ambiental del transporte y por su aportación a la cohesión territorial y a la competitividad de nuestras empresas. Eso fue lo que dijo el presidente del Gobierno en su discurso de investidura.

Muchas gracias. (*Aplausos.*)

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias por su exposición, señora ministra.

Corresponde ahora el turno a los portavoces de los grupos parlamentarios, y vamos a comenzar por los dos grupos que solicitaron la comparecencia de la ministra.

En consecuencia, le corresponde ahora la palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de

Convergència i Unió, doña Montserrat Candini, que tiene la palabra.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señora ministra.

Desde el Grupo Parlamentario Convergència i Unió le damos nuestra bienvenida más sincera a usted y a todo su equipo ministerial. Nuestro más sincero deseo de que esta legislatura sea el resultado de un trabajo serio y riguroso, pero sobre todo que sea solidario y equitativo para el conjunto del Estado español.

Por razones de racionalidad del tiempo y por no repetir lo que ya mi compañero de grupo, el diputado Pere Macias, le expuso en su comparecencia ante el Congreso, subrayando lo prioritario para nuestro grupo, yo intentaré, sin embargo, plantearle dos o tres cuestiones que, a nuestro entender, son muy importantes.

He iniciado la intervención con el deseo expreso de que su mandato sea un ejemplo de solidaridad y de equidad, y lo digo porque según los datos de que disponemos, hasta la fecha no ha sido así. Al inicio de su intervención ha hablado de unas determinadas características que pretende para el modelo de política de Fomento a fin de vertebrar y cohesionar todo el territorio: accesibilidad y cohesión, buena y homogénea, y principio de igualdad. Creo que esas han sido sus palabras.

En Cataluña, señora ministra, hay más kilómetros de autopistas de peaje que autovías o autopistas libres dependientes del Estado. Cataluña —y también La Rioja— es el único territorio con más autopistas que autovías, 640 kilómetros de autovías frente a los 658 kilómetros de autopistas. El Estado, a nuestro entender, invierte poco en las carreteras de Cataluña; según datos publicados en la web del Ministerio de Fomento, que corresponden al anuario estadístico del propio ministerio, el 14,2 por ciento del presupuesto total destinado a actuaciones por mejora de las carreteras. Otros datos: el 2,9 por ciento del presupuesto total destinado a nuevas vías de calzada única; el 9,5 por ciento del presupuesto total, destinado a actuaciones de conservación y seguridad vial de carreteras, y el 8,5 por ciento del presupuesto total, destinado a vías de gran capacidad.

He querido darle estas cantidades, a usted, señora ministra, y a todo su equipo para poder demostrar con sus propias cifras que, evidentemente, no es una política en su conjunto solidaria ni equitativa, porque a la hora de programar y priorizar sus inversiones, el resultado es éste. Al contrario, a nuestro entender, generan una España de dos velocidades. Es lógico pensar que aquellos territorios que, como Cataluña y la Rioja, disponen de menos autovías libres de peaje, tendrían que ser los elegidos para incrementar la programación y ejecución de sus inversiones a fin de igualar en trato —principio de igualdad— al conjunto de los ciudadanos.

Que Cataluña tenga en fase de construcción únicamente el 8,5 por ciento de autovías en relación al conjunto de España demuestra, insisto, que no es una política solidaria y equilibrada para sus ciudadanos. Yo digo que estas dos

Españas, que nosotros interpretamos que son dos Españas a dos velocidades, no es ni solidario ni equitativo. El filósofo Aristóteles decía que la equidad es la justicia aplicada al caso concreto. Le pido, señora ministra, que sus esfuerzos se centren en superar la dualidad de una España de peajes y una España de autovías libres.

Por cierto, hablando de peajes, del Fondo para la Homogeneización, del rescate selectivo y de las subvenciones de peajes, el Estado ha destinado, a nuestro entender, cantidades muy simbólicas para 2006, 2007 y 2008. Insisto que son dos velocidades para dos modelos de España.

Como verán, agilizo mucho el proceso porque yo misma he pedido hacer intervenciones cortas.

Otro tema para nosotros muy importante es el modelo aeroportuario. Ustedes saben perfectamente la posición que defendemos desde nuestro grupo político, que es que la Generalitat tiene que liderar la gestión de los aeropuertos catalanes, como Barcelona-El Prat, Girona, Reus y Sabadell. El nuevo Estatuto de Cataluña, en su artículo 140, establece la posibilidad de que la Generalitat participe en la gestión de los aeropuertos de interés general. El presidente Zapatero en sus últimas declaraciones el pasado lunes, y usted misma hoy en la comisión, anunció un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos, una nueva AENA con un nuevo nombre, con la participación —decía— de empresas privadas, y que dará entrada —manifestó— a las autoridades autonómicas y locales. Pero tenemos una duda a partir de esta información, a nuestro entender muy poco clara. ¿Se constituirá un consorcio con entidad jurídica por cada aeropuerto o se constituirá un consejo asesor que aglutinará a todos los representantes de los distintos puertos y sin personalidad jurídica? Quisiera que nos clarificara este punto.

De todas maneras, le recuerdo que nuestra posición es inequívoca en esta cuestión: la incorporación de las instituciones catalanas con composición mayoritaria y determinante, tal y como lo aprobó el Parlamento de Cataluña y que, por cierto, también aprobaron sus compañeros del Partido Socialista Catalán.

Quisiera que me aclarase si apoyarán que en el aeropuerto de El Prat haya una posición mayoritaria y determinante de las instituciones catalanas. Le pido que respete, señora ministra, el acuerdo mayoritario del Parlamento de Cataluña, que fue votado por Convergència i Unió, por el Partido Socialista, por Esquerra Republicana y por Iniciativa per Catalunya.

Ha hablado usted de 16.000 millones de euros y ha dado muchísima información, que no dudo que sea cierta y que manifiesta muy buena voluntad, para intentar llevar adelante muchísimos proyectos de inversiones en todo el Estado español. Está bien que dé esa información, es necesaria, es lógica, es lo que usted tiene que hacer hoy. Además, aunque a veces se dice que segundas partes no son buenas, sinceramente creo que la experiencia la ha llevado a usted a corregir determinados aspectos de su anterior mandato.

Pero usted sabe, señora ministra, que lo que se hace y lo que se dice en realidad puede ser o puede no ser. De

hecho, el *Diario de Sesiones*, el *Diario Oficial de la Generalitat* y el *Boletín Oficial del Estado* lo pueden aguantar todo, pero lo que verdaderamente señala la realidad política es aquello que se ejecuta respecto a lo que se anuncia. Pero la evolución del grado de ejecución de la cantidad de información referente a Cataluña, a veces con muchísimas expectativas generadas, a nuestro entender es bastante limitada. Señalaré una serie de datos relativos a la Cámara de Comercio de Barcelona, que usted conoce bien y que fueron extraídos del Ministerio de Fomento, es decir, no existe ninguna interpretación interesada por ninguna parte: en 1999, el 78,3 por ciento; en el año 2000, el 50 por ciento; en el año 2001, el 74,9 por ciento; en 2002, el 76,7 por ciento; en 2003, el 69,8 por ciento; en 2004, el 70,3 por ciento; en 2005, el 75 por ciento; y en 2006, el 76,8 por ciento, es decir, cada cuatro años sale gratis un año.

Cataluña es la tercera comunidad autónoma con menos ejecución presupuestaria, únicamente quedan por detrás Baleares y el País Vasco, situándose 10 puntos por debajo del promedio del Estado. Cuando el presidente Zapatero aceptó la disposición adicional tercera del nuevo Estatuto de Cataluña asumió políticamente un hecho incontestable, que es la existencia del déficit en infraestructuras que padece Cataluña. Usted, señora ministra, tiene la responsabilidad de corregir esto. Hágalo realidad, de usted depende.

Hay otros muchísimos temas que ya tendremos oportunidad de abordar a lo largo de esta legislatura. Ayer mismo le formulé en el Pleno una pregunta sobre la lentitud del traspaso de Cercanías. De todas maneras, a primera vista, de la información que nos ha dado hay dos o tres cuestiones que me han generado una cierta duda.

Cuando su señoría se ha referido a la red ferroviaria, ha dicho que la conexión entre Barcelona y Francia sería una realidad en 2010, y ha añadido que la conexión entre Barcelona y Girona tendrá lugar en 2012. No entiendo que, si Francia está más lejos que Girona, sea posible dos años antes.

También ha manifestado la intención de que el AVE se acerque cada vez más a las ciudades. Ya sabe que, además del trazado soterrado que usted mantiene para el paso del AVE por Barcelona —no sé si la palabra es la correcta, pero, en todo caso, le pido disculpas—, nosotros mantenemos que se construya la estación del Paseo de Gracia, que, a nuestro entender, resulta estratégica e importante para unir justamente lo que usted ha defendido en su intervención, que es el acercamiento del tren de alta velocidad a la ciudad.

También tenemos conocimiento de que el trazado por las comarcas de Gerona no ha mejorado en cuanto a su impacto medioambiental y que ustedes no aceptan el trazado propuesto por el Ayuntamiento de Girona. Lo digo por aquello de su referencia al tripartito —administración local, administración autonómica y Gobierno central—, que, como usted decía, hace que resulte difícil.

Señora ministra, nos ha dado una información muy amplia, que ha de ser contrastada con el tiempo, que habrá de digerirse tras la maduración de lo que nos expone, pero

sepa que, como grupo político, nos tendrá siempre a su lado en cuestiones estructurales e importantes para el país. Siempre hemos demostrado un grado de corresponsabilidad importante en la construcción del Estado. Creo que ustedes, el Partido Socialista Obrero Español, han de tener mucha memoria en momentos muy difíciles para ustedes. Por eso, a veces me duele personalmente la actitud manifestada, a mi entender, en respuestas airadas a nuestro grupo político. Pero el tiempo pone a cada uno en su lugar. Por eso le digo que siempre nos tendrá a su lado para las cuestiones estructurales importantes para el Estado.

Pero esta corresponsabilidad es un camino de doble dirección, por lo que ahora, de manera mucho más exigente, le pedimos que cumpla con los compromisos parlamentarios que asume en esta Cámara, con los compromisos que se asumen en los parlamentos autónomos, con los compromisos políticos que aceptan el presidente Zapatero y usted misma y, sobre todo, le pido que supere la dualidad de esta España que, a nuestro entender, tiene dos velocidades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Candini.

Tiene la palabra el portavoz del otro grupo solicitante de la comparecencia, don Juan José Ortiz, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor ORTIZ PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, bienvenida a esta comisión. Agradecemos su presencia, así como la de todos los altos cargos de su ministerio que la acompañan, al igual que su prolija información.

Espero y deseo que en esta legislatura seamos capaces de dar satisfacción a los ciudadanos de este país respecto al desarrollo y la implantación de las infraestructuras.

En primer lugar, le rogaría que convenciera al señor Rodríguez Zapatero para que aquellas mociones que se aprueben en esta Cámara al menos sean tenidas en cuenta y estudiadas, aunque después ustedes hagan lo que quieran. Como se quiere potenciar al Senado como Cámara de representación territorial, a lo largo de esta intervención podré aclararle por qué digo esto, pues ante muchas mociones aprobadas en esta Cámara el Gobierno ha hecho caso omiso. No me refiero a la moción de reprobación que aprobó esta Cámara contra usted, señora ministra, porque ya sabe que no tiene ninguna vinculación jurídica y, por lo tanto, eso es agua pasada, y a mí me gustaría mirar hacia el presente y planificar el futuro.

Me da la impresión, señora ministra —no sé si me equivoco—, de que usted está cambiando el rumbo, las formas, porque en su intervención no ha culpado de nada al anterior Gobierno del Partido Popular, y eso siempre es positivo. ¿Por qué? Pues porque entiendo que lo que hay que debatir aquí son propuestas de quien gobierna en estos momentos, que es, porque los electores lo han querido, el Partido Socialista, y de usted, a quien el presidente del Gobierno ha designado como ministra de Fomento. Por tanto, sobre lo que hay que debatir es sobre estas cuestio-

nes, pero recordando también que hace cuatro años gobernaba ya el Partido Socialista.

En definitiva, señora ministra, tengo que manifestar en nombre de mi grupo que encontrará nuestra mano tendida, como ya le dije más de una vez en la anterior legislatura, y espero y deseo que usted marque los tiempos y las formas. De ello dependerá el grado de diálogo y consenso al que podamos llegar.

Su señoría ha explicado, muy bien además, lo que representa el PEIT que, como ha dicho usted en más de una ocasión, el anterior Gobierno no tenía. El señor Álvarez-Cascos tenía un plan, pero no tenía un PEIT. Pues bien no teníamos un PEIT pero sí unos trece folios redactados, como usted ha reconocido, que le han venido muy bien a su Gobierno para dar continuidad a proyectos elaborados, redactados, licitados y comenzados por el anterior Gobierno del Partido Popular. Lo ha reconocido usted muchas veces: hay Gobiernos que inician los proyectos, otros que los continúan y otros que cortan la cinta. Creo que en esto estaríamos de acuerdo, pero repito que no me gustaría volver a incidir sobre esta cuestión. Le recuerdo también que cuando llegamos al Gobierno en 1996 continuamos los proyectos que había comenzado el anterior ministro, el señor Borrell.

Voy a entrar a analizar algunas de las cuestiones que ha explicado. Esta Cámara y todos los grupos parlamentarios aprobamos la creación de una ponencia para controlar, analizar y elevar sugerencias al Gobierno sobre la alta velocidad en España, y aquí hay muchas personas que han comparecido en esa ponencia. Dicha ponencia elaboró un dictamen, unas conclusiones y unas recomendaciones al Gobierno, que deberían ser tomadas en cuenta. Tengo el libro publicado por esta Cámara y rogaría que, por lo menos los altos cargos del ministerio, le dedicaran una buena mirada, porque las conclusiones y las recomendaciones pueden servir para mejorar las infraestructuras en España.

En su comparecencia en el Congreso de los Diputados, la señora ministra dijo con respecto al Corredor Mediterráneo —aquí hablamos del Corredor Mediterráneo de una manera o de otra, vamos a ver si lo aclaramos— que el tramo Valencia-Castellón se quiere construir en doble vía y ancho UIC, y tengo mis dudas, señora ministra, de que en algunos tramos en la provincia de Tarragona haya suficiente espacio para hacer una nueva plataforma, y como las tengo me gustaría que me lo aclarara.

He dicho que el Gobierno hace caso omiso de las mociones que aprobamos en esta Cámara, y le recuerdo que aquí aprobamos que se instara al Gobierno para que tuviera en cuenta un proyecto y un documento que elaboraron los Gobiernos valenciano y catalán para construir una plataforma para el transporte de viajeros en alta velocidad entre Castellón y Tarragona, lo que los que somos de la tierra conocemos como el interior, es decir, un corredor de alta velocidad para uso exclusivo de viajeros, lo que permitirá, además, algo que usted ha explicado, que es liberar el tráfico de transporte convencional de mercancías y en algunos casos de Cercanías. Solo le pido que lo

tenga en cuenta. La Cámara se pronunció con el voto favorable de todos los grupos parlamentarios, incluido el de Entesa Catalana de Progrés, excepto el Grupo Parlamentario Socialista, que votó en contra. Señora ministra, creo que es un buen documento y espero que lo tenga muy en cuenta. Suya es la responsabilidad de decidir. Por supuesto, nosotros seguiremos insistiendo porque creemos que en la futura apertura de las instalaciones aeroportuarias de Castellón podríamos tener una conexión intermodal del tren de alta velocidad.

Recordará también, señora ministra, que hubo en Castellón precisamente —y hablo de mi tierra con el permiso de mis compañeros— una reunión de diez alcaldes del arco mediterráneo que suscribieron un acuerdo para elevar una petición al Gobierno a fin de que tuviera en cuenta el proyecto Fermed para el tráfico mixto de mercancías y de pasajeros de alta velocidad —no sé si en el Corredor Mediterráneo— entre Algeciras y la frontera francesa, y que, además, se negociara la inclusión de este eje en las redes europeas de transporte con motivo de la revisión de estas últimas, que ya está teniendo lugar en el año 2008. Tengo noticias de que el Gobierno está dispuesto a entablar esta negociación, y me gustaría, señora ministra, que me facilitara esta información.

Qué duda cabe de que el Partido Popular apoya sin reservas —porque a veces ha habido malas interpretaciones— el nuevo corredor cantábrico mediterráneo, no podía ser de otra manera, porque creemos que es una magnífica conexión.

En cuanto a las líneas convencionales y de Cercanías, le recuerdo también que esta Cámara aprobó por unanimidad una moción para iniciar las negociaciones —a lo que ha hecho referencia la portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió— sobre el traspaso de la gestión de las redes de Cercanías a la Comunidad Autónoma de Cataluña. Señora ministra, sabe usted que la Comunidad de Madrid y la Comunidad Valenciana pretenden el mismo trato, por tanto, espero que me informe de si el Gobierno y su ministerio están dispuestos a darles el mismo trato que ha recibido la Comunidad de Cataluña.

Hay una cuestión, que tengo que reconocer que me llena de satisfacción, que es la puesta en marcha de un plan para mejorar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, tanto en trenes como en instalaciones. Todos los grupos parlamentarios somos sensibles ante esta cuestión. Los que formamos la ponencia de alta velocidad lo incluimos en la recomendación, y esta Cámara aprobó por unanimidad una moción en este sentido. También se aprobó en esta Cámara que se diese un impulso a la conexión de la Y vasca, la conexión a la que ha hecho usted referencia, entre Vitoria y Valladolid; la ampliación de los servicios ferroviarios desde Madrid a Ávila y, como he dicho anteriormente, del Corredor Cantábrico, y el mantenimiento por parte del Adif de las líneas convencionales que se vayan liberando del tráfico de pasajeros por las nuevas líneas de alta velocidad para garantizar el tráfico de mercancías o, en su caso, el tráfico mixto.

En todo caso, señora ministra, vuelvo a recordarle que las conclusiones y recomendaciones de esta ponencia están publicadas, y sería bueno darles una buena lectura.

En cuanto al transporte por carretera, en una pregunta que le formulé sobre los planes sectoriales me contestó, si no recuerdo mal, que no se va a elaborar un plan sectorial de carreteras. Me gustaría que me lo aclarara. Me habría gustado tener ese documento para profundizar en este debate. En todo caso, usted ha anunciado que se va a iniciar un plan de seguridad para los motoristas, y la Cámara también demostró esa misma sensibilidad al aprobar, como he dicho, una moción importante.

Para concluir y dar cumplimiento a las exigencias de la Presidencia, he de decirle que posteriormente le haré unas preguntas concretas que me han hecho llegar mis compañeros, dado que no habrá turno para los demás senadores.

Quiero cumplir con mi palabra, señora ministra. El Grupo Parlamentario Popular está dispuesto a hablar con usted cuantas veces haga falta. Me gustaría que usted mostrara la misma actitud; de usted es la responsabilidad de llevar a cabo las infraestructuras en España; la nuestra es la de ejercer el control y prepararle y presentarle proposiciones y propuestas para que sean tenidas en cuenta. Nuestro único fin es que el Estado español cuente con las mejores infraestructuras que nos permitan alcanzar todos los objetivos previstos en el PEIT. Ahora bien, no sé si usted ha hecho una valoración después de oír que el señor Rodríguez Zapatero ha llamado desaceleración económica a la que yo llamo crisis. En ese caso, señora ministra, sería importante —no ahora, porque no hay tiempo— que nos ofreciera una valoración exacta de lo que puede repercutir el recorte que vamos a sufrir —espero que no— en los próximos Presupuestos Generales del Estado en la Sección 17, Ministerio de Fomento.

Muchas gracias por sus explicaciones, señora ministra. Usted sabe perfectamente que el Reglamento permite que aquellas cuestiones que no puedan ser contestadas ahora las remita al presidente de la comisión para que nos las haga llegar a todos sus miembros.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Ortiz, por su esfuerzo de síntesis.

Para continuar agilizando el desarrollo de la comisión, si la señora ministra me lo permite, vamos a dar la palabra a los representantes de los grupos parlamentarios que no han solicitado esta comparecencia.

Abrimos el turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Buenas tardes, señora ministra, señorías.

En primer lugar, quiero agradecer a la ministra su información sobre los objetivos y programas de trabajo del ministerio durante esta legislatura. Permítame que, en esta Cámara de ámbito territorial, me refiera durante casi toda mi intervención al ámbito de donde procedo: a Canarias y, más concretamente, a la isla de El Hierro. Ya sabe que los

transportes y las comunicaciones son vitales en Canarias. Y más todavía en las islas periféricas, que sufren la doble insularidad. Por eso le voy a plantear hoy una serie de cuestiones sobre este asunto.

La isla de El Hierro cuenta ya con un puerto digno del siglo XXI y acorde con las necesidades de la población. Sin embargo, el aeropuerto está desfasado y no responde a las necesidades tanto del sector turístico como del económico o del social. Aunque existe una cuba de combustible móvil en el aeropuerto, ¿está previsto estudiar la posibilidad de instalar una estación fija de combustible, teniendo en cuenta la lejanía de la isla y el hecho de que es requisito imprescindible para que algunas aeronaves puedan aterrizar en la pista para repostar? ¿Para cuándo el inicio y la terminación de la ampliación de los aparcamientos? Es imposible aparcar cualquier día de la semana, y especialmente los fines de semana. Los automóviles tienen que aparcar en las vías de acceso al aeropuerto, con el peligro consiguiente.

Dijo usted, señora ministra, que las inversiones en el aeropuerto de El Prat y de Barajas son para todos los aeropuertos de España. Estoy de acuerdo, siempre y cuando también se invierta en los demás aeropuertos para que puedan recibir estas conexiones. Por eso me gustaría saber si tiene prevista la ampliación de la pista del aeropuerto de El Hierro, tanto por el pueblo de Tamaduste, al norte, como por el pueblo de La Caleta, por el sur. Esta ampliación, junto con las medidas de las que he hablado anteriormente, permitirían que la isla de El Hierro pudiera comunicarse con destinos más lejanos, como Madrid, Barcelona o Sevilla, con el consiguiente giro económico y social, tan demandado por la isla y sus instituciones desde hace mucho tiempo.

Sigo con el aeropuerto, señora ministra. ¿Es posible ampliar el horario del aeropuerto de la isla de El Hierro en verano, como lo han solicitado las instituciones herreñas? El mayor impedimento que tenía la ampliación del aeropuerto era la luz solar, puesto que las aeronaves no pueden aterrizar ni despegar en horario nocturno. Como en verano hay casi tres horas más de luz, le pregunto si tiene previsto ampliar el horario del aeropuerto de la isla de El Hierro.

Se ha hablado aquí de accesibilidad, señora ministra. Creo que todos estamos de acuerdo en esta norma. Sin embargo, el 25 de julio entrará en vigor en España una norma europea, la 1107/2006, de 5 de julio, que obligará a las personas con poca movilidad física que necesiten en los aeropuertos servicios como el de la silla de ruedas a avisar a las compañías con las que viajen, para que estas remitan a AENA un comunicado sobre su viaje, con dos horas de antelación a la hora de facturación. Para ello, las compañías están solicitando esta información a los usuarios que necesiten estos servicios hasta con treinta y dos horas de antelación. Esto supone un problema para las personas con minusvalías físicas o con necesidad de una evacuación urgente. En definitiva, las personas que tengan que desplazarse sin previo aviso por los motivos que sea no podrían viajar, según esta norma. Me gustaría saber si

lo ha tenido en cuenta y qué actuaciones llevará a cabo para que esto no ocurra.

Por otro lado, señora ministra, ha hablado usted de tolerancia cero en cuanto al plan de seguridad de AENA. De nuevo me referiré a la isla de El Hierro. Este plan de seguridad dice que no se puede viajar con DNI o pasaporte caducado, ni con el comprobante de cualquiera de estos documentos. Evidentemente, para lugares en los que la expedición del DNI tarda 15 minutos esto no representa un problema. Pero en la isla de El Hierro, donde tanto la expedición del pasaporte como la del DNI puede tardar hasta dos meses, las personas tienen muchos problemas para salir de la isla o entrar en ella por estos requisitos de AENA y de las compañías aéreas para transitar.

También quiero preguntarle, señora ministra, cuándo se llevará a cabo el convenio de carreteras entre el ministerio y la Comunidad Autónoma de Canarias y qué obras incluirá. Quiero preguntarle también, en concreto, por la obra de la carretera Frontera-Sabinosa-El Verodal, de la isla de El Hierro.

Ha hablado usted de los proyectos ferroviarios. Los representantes de Coalición Canaria en las Cortes Generales han manifestado reiteradamente la necesidad de incluir entre los proyectos ferroviarios de las islas que figuran en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento los trenes del Corredor Norte-Sur de la isla de Tenerife. En una de sus últimas comparecencias en esta Cámara durante la legislatura anterior, usted se comprometió a contribuir al desarrollo de estos proyectos; compromiso que fue refrendado por el presidente del Gobierno de España en su discurso de investidura. Como el Cabildo de Tenerife está a punto de concluir la redacción de los estudios informativos que llevará a cabo Ineco y ello dará lugar a la inmediata redacción de los proyectos de construcción y ejecución, le pregunto cuáles son los trabajos que ha desarrollado el ministerio desde entonces para promover la ejecución de estos proyectos y qué compromisos económicos concretos debemos esperar del Gobierno de España durante esta legislatura para su financiación.

También me gustaría exponerle otra cuestión que ya le planteó mi antecesora y que podría resolver muchos de los problemas —de los que ya hablaba antes— de los aeropuertos canarios y más concretamente del de la isla de El Hierro: la gestión compartida de los aeropuertos. Durante la pasada legislatura el Senado aprobó por unanimidad una moción por la que instaba al Gobierno de España a implantar un modelo mixto de gestión de los aeropuertos españoles, de modo que las comunidades autónomas y determinadas corporaciones locales pudieran corresponsabilizarse de la gestión de estas infraestructuras. El Gobierno de Canarias adquirió además el compromiso de poner en marcha este modelo de gestión compartida antes de la finalización de la legislatura anterior. Señora ministra, de acuerdo con este compromiso, ¿podría adelantar a esta comisión una fecha firme para la puesta en marcha de este modelo de gestión aeroportuaria?

Ha hablado usted igualmente de las subvenciones al transporte que reciben los ciudadanos canarios y baleares. Es verdad que el ministerio, el Gobierno de España, ha hecho un esfuerzo enorme en la subvención al transporte para los ciudadanos canarios, pero los usuarios no se benefician de él porque las compañías suben las tarifas al tiempo que el Gobierno aumenta la subvención. En muchos casos, hoy, que contamos con un 70 por ciento de subvención, es más caro volar entre las islas que hace unos años, que contábamos solo con el 50 por ciento. Me gustaría saber qué medidas piensa tomar el Gobierno para que las compañías no puedan subir sus tarifas cada vez que el Gobierno aumenta la subvención.

Por último, le pregunto en qué momento está la orden de servicio público de transporte marítimo desde la isla de El Hierro a Tenerife.

Muchas gracias, señora ministra.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Le corresponde el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, el senador Corcuera.

Tiene la palabra.

El señor CORCUERA MUGUERZA: Gracias, presidente.

Quiero iniciar esta intervención dando la bienvenida a la señora ministra y a su equipo, y dándole las gracias porque hayan venido aquí a explicar sus proyectos. Reconozco que, como soy novicio en estas lides, mi intervención será de guante blanco, por ser la primera en esta comisión. Además, quiero dar la enhorabuena a muchas personas por la noticia de ayer de que el aeropuerto de Hondarribia seguirá como estaba, y no habrá problemas, tras el acuerdo entre los partidos Socialista, Popular y PNV.

De todas formas, señora ministra, estoy un poco inquieto. La situación económica actual es mala, sin entrar en definiciones —crisis, recesión, o lo que sea—, y el futuro no se vislumbra mejor sino peor. El presidente del Gobierno ha reclamado austeridad en el gasto. Esto, unido a los umbrales de crecimiento aprobados recientemente en el debate sobre la estabilidad presupuestaria, alimenta la inquietud de que le hablo. En definitiva, mi inquietud consiste en si tendrá suficientes recursos presupuestarios y financieros para cubrir todas las actuaciones que ha prometido.

Para mi grupo, su ministerio es muy importante desde diversos puntos de vista. Competencias exclusivas o concurrentes aparte, sobre las que podremos discutir en el futuro, su ministerio es muy inversor. Usted lo ha dicho y estamos de acuerdo. En orden al desarrollo económico, a la competitividad y a la cohesión territorial y social, lo que haga o deje de hacer su ministerio constituye una pieza clave. Tratándose como se trata de inversiones técnicamente complejas, de maduración lenta y con problemas medioambientales progresivamente mayores, el ministerio debe sobre todo invertir con un objetivo claro: el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Este plan ya está diseñado y, ante situaciones económicas difíciles

como las actuales, puede modificarse el reparto porcentual de las inversiones, y no solo entre las distintas modalidades, sino también, dentro de cada modalidad, entre la prioridad de las inversiones.

En resumen, quisiera saber si el reparto del cien por cien que figura en el PEIT, en la perspectiva 2005-2020, se mantendrá durante los próximos cuatro años, o si, por los motivos que sean, y que yo entendería, se variará.

Estamos de acuerdo en que es necesario un reequilibrio modal, lo cual no solo significa inversión, sino también una política de financiación adecuada, teniendo en cuenta que el gran objetivo de su ministerio en cuanto a la actuación de las distintas modalidades de transporte, desde mi punto de vista, es la obtención de un sistema integral y eficiente de transporte.

Anteriormente, alguien se ha referido a la gestión de la movilidad. Ese es el gran objetivo. Las carreteras, los aeropuertos, las vías de ferrocarril no están ahí porque sí, sino para que la movilidad de mercancías y personas se vaya gestionando de forma cada vez más eficiente. Nos referimos a un sistema integral de transporte, y tiene sentido, pero teniendo en cuenta que estos sistemas forman parte o tienen por encima otros sistemas superiores —como los ferrocarriles europeos—, pero también tienen por debajo otros sistemas inferiores integrales de transporte, y debe haberlos principalmente en las comunidades autónomas y, dentro de ellas, en las ciudades, a donde también tiene que llegar el tren. Esto me lleva a preguntarle, como vitoriano que soy, en qué situación se encuentra la intermodal de Vitoria con el soterramiento del ferrocarril.

En cuanto a la construcción de infraestructuras y a su gestión, venimos de un sistema radial. En dicha gestión es necesario ese número de convenios que usted ha citado —2.800, de los cuales 1.000 son para comunidades autónomas y municipios y 1.800 para otras entidades—, pero no se debe eludir la cuestión de la radialidad de la gestión.

Nuestro partido apoyará siempre a su ministerio en todo lo que se refiere al transporte y a las infraestructuras de transporte para lograr un sistema integral en todo el Estado en todos los niveles: los subniveles de las comunidades autónomas y municipios y los supranacionales o europeos, etcétera.

Por la rapidez de las intervenciones, no haré muchas más preguntas. Solamente quisiera insistir en lo manifestado por la senadora de CIU y el senador de Coalición Canaria: la gestión mixta de los aeropuertos que, por lo que parece —según los datos facilitados por el presidente del Gobierno—, se va a agilizar como un medio muy digno para conseguir la mejora de la competitividad y del desarrollo económico.

Acabo mi intervención manifestando que estoy muy satisfecho de la actuación del ministerio y que espero seguir estándolo dentro de cuatro años.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Corcuera.

Corresponde el turno de palabra al portavoz del Grupo Parlamentario de Entesa Catalana de Progrés, el senador Pérez Muñoz.

El señor PÉREZ MUÑOZ: *Bona tarda*. Buenas tardes. En primer lugar, doy la bienvenida a la ministra y a su equipo ministerial, a la vez que agradezco su intervención, la claridad de sus explicaciones, así como la predisposición al diálogo y al realismo político que, sin duda, la caracteriza.

En mi condición de nuevo portavoz del Grupo Entesa Catalana de Progrés —coalicción del PSC, Esquerra Republicana e Iniciativa per Catalunya— en la Comisión de Fomento, además de senador por Tarragona y, al mismo tiempo, alcalde de Flix —población del norte del Ebro catalán—, quisiera expresar la voluntad de colaboración, y diálogo, tanto por parte del Grupo de la Entesa como de forma personal.

Señora ministra, en su comparecencia ha anunciado el cambio de rumbo de la política de infraestructuras y transporte; una nueva orientación estratégica que se apoya en un enfoque global del sistema de transportes desde el punto de vista territorial, por una parte, con un impulso decidido, especialmente al ferrocarril, y, por otra, priorizando la seguridad del transporte y fijando como objetivo el reequilibrio. Por último, se ha referido al transporte y a la seguridad de las carreteras —más transversal y menos radial, como sido hasta ahora—, con especial atención al mantenimiento de las infraestructuras. Son nuevas formas basadas en la planificación como instrumento esencial, la potenciación del diálogo y la participación en el análisis de los problemas.

En el Grupo Parlamentario de Entesa Catalana de Progrés nos felicitamos por estos planteamientos. El movimiento se demuestra andando, y nunca mejor dicho. Espero que en esta IX Legislatura el Ministerio de Fomento dé los frutos que todos esperamos.

Siguiendo por bloques mi breve exposición, el reto de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril frente al transporte por carretera me parece una apuesta clara y decidida. Lo mismo podríamos decir del transporte público —tan importante en las áreas metropolitanas— y respecto a la movilidad entre las periferias y comarcas del interior de Cataluña, aprovechando y potenciando las infraestructuras ferroviarias existentes, infraestructuras que precisan importantes actuaciones. En la era de la alta velocidad, son muchos los ciudadanos que se preguntan para cuándo los trenes convencionales conseguirán alcanzar los 150 kilómetros por hora, un objetivo muy importante para la movilidad entre las comarcas del interior de Tarragona en el caso de la línea que más conozco —Reus-Móra la Nova— Flix, —Caspe-Zaragoza, y en sentido contrario—, cuya velocidad media es de 68 kilómetros por hora, cuando el mismo tren desde Reus a Barcelona consigue los 90 kilómetros hora. Esta línea y otras como Barcelona-Puigcerdà, Cervera-Calaf-Manresa, Montblanc-Valls-Roda de Barà o Picamoixons-Reus-Tarragona son muy importantes para el reequilibrio territorial y precisan

importantes actuaciones, tanto en la red como en estaciones, así como una mayor frecuencia de trenes.

Otra actuación que se demanda es el corredor ferroviario convencional del Mediterráneo que, a la espera del corredor de alta velocidad, tiene un tren rápido, el Euro-med, que, inexplicablemente, no cuenta con ninguna parada en la zona del Ebro, aunque existe una importante estación en la Aldea que cubre la zona del Delta y el triángulo Tortosa-Amposta-Deltebre. Soy consciente de que se encuentran en estudio las demandas ferroviarias, pues ayer mismo, ante la pregunta de la senadora Candini, nos aseguré que trabaja para lograr un acuerdo con la Generalitat para transferir los servicios de Cercanías de Renfe a Cataluña.

Un segundo bloque de especial interés es el relativo a las actuaciones en carreteras y autovías, asunto para el que me remito —por la brevedad de la intervención de los portavoces— a la intervención de la senadora Candini.

Existen situaciones especiales en las que el diálogo social y el consenso entre todas las administraciones son fundamentales. Por ejemplo, tenemos el caso de los estudios informativos y los proyectos ejecutivos de los desdoblamientos de la N-II y de la ampliación de la AP-7, que transcurren en paralelo por las comarcas de Girona. Estas no incorporan estructuras de permeabilización que permitan evitar la grave fragmentación del territorio de Girona. En el caso de la alta velocidad, gracias a las negociaciones con el Adif, se consiguió incorporar una batería de medidas correctoras que posibilitaran su compatibilidad con el territorio, pero ahora se puede dar la paradoja de que todo el esfuerzo realizado sea infructuoso debido a que, en paralelo, y en el mismo corredor de infraestructuras, la AP-7 y la A-2, continúan acumulando un efecto barrera que aísla críticamente los espacios protegidos. Escuchar a los municipios afectados, que hace un año presentaron mejoras correctoras, es esencial para el territorio.

Señora ministra, para dar un matiz filosófico a mi intervención —al parecer es el filósofo del día porque he coincidido con la senadora Candini—, citaré también a Aristóteles: No nos hace falta un Gobierno perfecto, lo que nos conviene es que el Gobierno sea práctico. La práctica que ha expresado en sus principios de Gobierno al frente del Ministerio de Fomento y gracias a la experiencia acumulada desde la legislatura anterior entiendo que sabrá incorporar la práctica política que mejor conviene al territorio.

Otra parte del territorio con demandas e interrogantes corresponde a la demarcación de Tarragona; provincia con dos zonas a tener en cuenta: por una parte, las comarcas del Ebro y, por otra, la zona de Camp de Tarragona: Reus, Valls, Tarragona, el Penedès, Montblanc, etcétera.

Por lo que se refiere al Camp de Tarragona, la opinión pública se pregunta por el calendario de las obras de tramos ya adjudicados de la A-27, la autovía Tarragona-Montblanc, teniendo en cuenta que el tramo Tarragona-Valls hace un año que se adjudicó o que estén paradas las obras que se iniciaron hace meses entre Tarragona-el Morell. Se trata de una zona que está viviendo un crecimiento espectacular y, precisamente por ello, se visualizan más las demandas, algunas de ellas históricas, como puede

ser la fachada marítima de la misma ciudad de Tarragona, o como el proyecto de estación al sur del aeropuerto de Reus, donde no se ha definido exactamente el punto concreto.

Por lo que se refiere a las estaciones hay otras demandas, como los déficit de la nueva estación del AVE de Perafort (Tarragona), inaugurada en diciembre de 2006, pero con problemas de accesos, falta de iluminación, teniendo en cuenta las rotondas de accesos, y problemas de aparcamiento; problemas de aparcamiento que, por cierto, también existen en la estación de Lleida.

En cuanto a las comarcas del Ebro: Baix Ebre, Montsià, Terra Alta i Ribera d'Ebre, el ministerio ha de poner en marcha la solución de puntos críticos que requieren respuestas urgentes ante los ciudadanos de la zona. Por ejemplo, en el caso de la Terra Alta, las reivindicadas variantes de Corbera i Gandesa (N-420), que después de ver abierta hace un par de meses la vecina variante de Falset, han puesto en actualidad la urgencia de las actuaciones.

Por otro lado, me gustaría recordarle dos puntos especialmente críticos en cuanto a accidentes mortales —por no decir negros— en la N-340. Concretamente, me estoy refiriendo a las obras del cruce conocido como el Angol, a la población de Alcanar, donde las obras están paradas desde hace un mes y tendrían que estar terminadas, curiosamente, a principios de este año. El otro punto crítico de la N-340 es la población de la Aldea. El pasado día 9 de junio fueron adjudicadas las obras de la variante de esta población —que durarán cuatro años— pero, con todo, aún no se conoce la empresa adjudicataria. Estas obras han motivado que asociaciones y vecinos de la zona se estén movilizando y estén reclamando que mientras duren las obras se proceda a la liberación o gratuidad de los peajes de la autopista entre las entradas próximas de Amposta y la Ampolla. En este sentido, me gustaría que manifestase la disponibilidad del Gobierno en la negociación bilateral con la Generalitat por lo que se refiere a la reducción de estos peajes mientras duren las obras, atendiendo la voluntad expresada esta semana por el conseller Nadal, de la Generalitat.

Durante la pasada legislatura, en la zona de las Terres de l'Ebre, la falta de inversiones del Ministerio de Fomento, en especial, fue muy cuestionada; incluso, ciertos sectores llegaron a definirlo como un agujero negro en las inversiones del Estado. La conexión entre Vandellós y Castellón, la denominada A-7, supondría una gran inversión en infraestructuras, pero a pesar de ser fruto del consenso territorial, está encallado.

Señora ministra, como es lógico, no espero respuestas a los interrogantes y preocupaciones que le he ido exponiendo; en todo caso, el hecho de poder exponerlos en la Comisión de Fomento del Senado, y ante su amable comparecencia, es ya de por sí muy importante; tan importante como lo son los grandes temas que, en relación con Cataluña, nos ha expuesto en su intervención. Me estoy refiriendo, por ejemplo, en primer lugar, a la gestión de los aeropuertos, cuestión que ayer mismo acaparó la atención del Govern de la Generalitat; en este sentido, Esquerra Republicana, Iniciativa per Catalunya y Convergència i

Unió reclamaron que las instituciones catalanas tengan un papel determinante en el consorcio que gestione el aeropuerto de El Prat. En segundo lugar, me estoy refiriendo a algo tan señalado como sus declaraciones de principios junio en el sentido de que el AVE llegará a Valencia y a la frontera francesa en 2010 y la importancia del nuevo tramo del AVE entre Tarragona y Castellón.

He dicho que sería breve y, por tanto, no entraré en más consideraciones porque, en todo caso, tampoco es el día más adecuado. Espero tener más ocasiones para exponer las demandas y preguntas relativas a las diferentes demarcaciones y municipios; eso sí, reiterándole nuestra particular predisposición al diálogo y a la colaboración con usted y con el Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para finalizar este turno de portavoces, tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Ángel Pacheco.

El señor PACHECO RUBIO: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero comenzar dándole la bienvenida a esta Comisión de Fomento, al mismo tiempo que le felicitamos por su continuidad en el ministerio, deseándole los mayores éxitos en esta segunda parte de su gestión, que estoy seguro de que será aún mejor que la primera.

Asimismo, reciba nuestro ofrecimiento de colaboración para desarrollar el trabajo que esta tarde nos ha presentado; colaboración que hago extensiva a los demás grupos para que, entre todos, seamos capaces de encontrar los puntos de consenso necesarios para que el trabajo de esta comisión sea efectivo y eficiente.

Esta tarde hemos hablado de guante blanco, de voluntad de diálogo, de mano tendida y, por tanto, estoy convencido de que el período que acabamos de comenzar va a ser muy diferente al que se sufrió en la legislatura pasada y, desde luego, desde el Grupo Parlamentario Socialista nos alegramos porque estoy convencido de que en este clima de diálogo, en este clima de consenso y en este clima de colaboración podremos avanzar mucho más de lo que se logró en la legislatura pasada.

Puesto que hoy hemos decidido citar a Aristóteles, no voy a ser menos y recordaré que el filósofo griego hablaba de que el hombre que no defiende sus ideas, o vale poco el hombre o valen poco sus ideas. En este caso, estoy convencido de que las ideas que defiende, las ideas socialistas, valen mucho y, por eso, quiero recordar que desde el año 2004, cuando accedimos al Gobierno, nos propusimos como objetivo transformar la sociedad española en una sociedad más moderna, más dinámica, más comprometida con el medio ambiente y en todos los ámbitos. Por ello, queríamos cambiar el modelo productivo de este país. El Gobierno socialista estaba, está —y como ha dicho la señora ministra de Fomento también lo estará—, convencido de que para cambiar el modelo productivo y transitar hacia una economía más productiva y competitiva, en una

economía globalizada, es imprescindible impulsar los factores que afectan a la productividad que son, entre otros, la inversión en infraestructuras, la inversión en capital humano y la inversión en investigación y desarrollo. Por tanto, debemos tener en cuenta que modernizar nuestro país es modernizar nuestra economía y modernizar nuestra economía pasa ineludiblemente por modernizar nuestras infraestructuras como requisito necesario para que los ciudadanos puedan realizar su trabajo y modernizar sus empresas, haciéndolo además desde el principio de sostenibilidad y de cohesión territorial, tal y como ha recordado esta tarde la señora ministra.

Nuestra economía, a pesar de todos los agoreros y de encontrarnos en un momento difícil por la situación económica internacional, ha crecido en productividad en la legislatura pasada. Por recordar un dato estadístico de Eurostat que acaba de aparecer esta semana, vemos que hemos ampliado el PIB por habitante sobrepasando a Italia y acercándonos a economías tan avanzadas como la de Francia, Alemania o Reino Unido. En todo esto ha tenido en buena parte que ver el esfuerzo planificador e inversor que se ha realizado en la pasada legislatura.

No nos corresponde esta tarde analizar exhaustivamente la labor realizada los cuatro años pasados, pero sí, por supuesto, recordarlo, porque son datos importantes los que la ministra de Fomento ha traído aquí esta tarde. Quiero comenzar recordando el esfuerzo que se realizó precisamente en planificar el trabajo a desarrollar durante los próximos años frente a la improvisación de años anteriores. Por primera vez se cuenta con un plan estratégico de infraestructuras y transportes a largo plazo, aprobado en el 2005, que contiene las actuaciones a desarrollar hasta el año 2020, con una inversión prevista de más de 250.000 millones de euros, que ha sido desarrollado en diferentes planes específicos. Gracias a este esfuerzo planificador de su ministerio, durante la pasada legislatura hemos dado un avance definitivo en nuestro país y nos asegura, gracias al consenso y al diálogo con las administraciones —nos ha recordado esos dos mil y pico convenios firmados en la legislatura pasada—, un desarrollo de las infraestructuras que respeta los principios de cohesión territorial y de sostenibilidad, además de garantizar un sistema de transportes más eficaz y seguro.

Pero no solo nos quedamos en la aprobación del PEIT y del resto de planes sectoriales, sino que además se han ido ejecutando estas previsiones del plan de forma eficaz y con un esfuerzo económico y presupuestario muy importante. Como ha reconocido usted en su intervención, hoy España se encuentra en una posición mucho más competitiva que hace cuatro años, tanto en carreteras como en vías de alta capacidad, en ferrocarril, en cercanías, en aeropuertos o en puertos. Decía que en la pasada legislatura el Ministerio de Fomento puso en servicio en alta velocidad 700 nuevos kilómetros y la adecuación de 470 kilómetros en la línea de velocidad Madrid-Lleida, y se actuó en 8.500 kilómetros, lo que garantiza —y este dato es importante— que en los próximos años podremos continuar ejecutando obras y poniendo en funcionamiento diferentes tramos. Igualmente ha sucedido con la red de gran capacidad.

También quiero mencionar algo importante para todos los socialistas. Me refiero a ese principio que fundamentó todas las inversiones de la legislatura pasada y que estoy seguro de que va a continuar impulsando y fomentando en esta legislatura que acabamos de comenzar, el principio de cohesión territorial. Su ministerio ha trabajado muy intensamente en recuperar el tiempo perdido en algunas autovías que vertebran zonas del territorio nacional con un nivel de desarrollo económico inferior a otras zonas y con un peso poblacional menor. Estoy convencido de que sin ese compromiso no hubiéramos tenido en estos momentos la autovía, por ejemplo, de la Ruta de la Plata, finalizada prácticamente en Andalucía y Extremadura y muy avanzada su ejecución en Castilla y León, de forma que se terminará en esta legislatura, salvo el tramo que ha citado de Benavente.

Este es solo un ejemplo de las actuaciones que se han desarrollado en otras comunidades autónomas y que, por supuesto, demuestra que la portavoz de Convergència i Unió no tenía razón cuando hablaba de falta de solidaridad o de equidad en la distribución de las inversiones. A estas actuaciones en carreteras o en ferrocarril podríamos, como decía, añadir las que se han sucedido en aeropuertos, puertos u otros sectores de actuación del ministerio, pero quiero referirme muy brevemente al presente de esta legislatura.

En la legislatura que ha comenzado —no llevamos ni cien días de Gobierno— ya se han puesto en marcha bastantes temas relacionados con su departamento. El Gobierno, consciente de la situación, adoptó en sus primeras reuniones en el mes de abril un paquete inicial de medidas económicas que se han comenzado a ejecutar, entre ellas, en su departamento —no lo ha mencionado pero creo que es importante recordarlo aquí—, el compromiso de aceleración de la licitación de las obras públicas, que ha supuesto que hasta estos momentos —y por los datos que yo tengo estoy seguro que se habrá incrementado— se haya licitado más de 7.000 millones de euros en estos primeros meses, lo que supone más de un 60 por ciento de contratación respecto al año pasado. Este incremento inversor, que contradice los augurios que algunos decían anteriormente sobre la falta de capacidad económica de nuestros presupuestos en materia de inversión, va a suponer que podamos seguir avanzando y podamos prestar desde el departamento de Fomento una ayuda muy importante en la situación económica.

Estas medidas económicas también fueron mencionadas y anunciadas por el propio presidente del Gobierno el pasado lunes, algunas relacionadas con el departamento de Fomento, y quisiera también recordarlas porque, desde luego, contribuyen a disuadir o eliminar esos supuestos recelos de algunos respecto de la inversión en los próximos años en materia de infraestructuras. Quiero recordar el compromiso del presidente del Gobierno por incrementar incluso la dotación en materia de infraestructuras en el presupuesto del año 2009. Por tanto, no hay peligro para que la inversión en materia de infraestructuras continúe creciendo.

En estos primeros meses también sé que han hecho un esfuerzo muy importante, y quiero agradecerle especial-

mente el esfuerzo negociador y de consenso que su departamento ha tenido con el sector del transporte, tanto con el de mercancías como con el de viajeros. Efectivamente, los días 11 y 19 de junio se firmaron acuerdos que suponen casi cien medidas que se van a poner en marcha en este ámbito de las mercancías y del transporte de viajeros y que estoy seguro que va a suponer un paso muy importante en la modernización y en la ayuda al sector precisamente cuando estamos en un período de incremento del precio del gasóleo.

Para finalizar, quisiera resaltar cuatro o cinco aspectos que, desde luego, van a ser los ejes fundamentales de la actuación en esta legislatura. En primer lugar, el consenso y el acuerdo con el que se ha comprometido para poner en marcha y continuar trabajando en el plan de infraestructuras. Para eso ha dicho que se va a crear el foro de la movilidad, donde van a participar administraciones, sectores empresariales y sindicales. Nuestro programa electoral ya recogía como objetivo convertir a los usuarios en el centro de gestión del sistema de transportes y, evidentemente, esta creación del foro de movilidad va en ese sentido.

En segundo lugar, el compromiso adquirido por el ministerio para mantener el compromiso de inversión en la red de carreteras, como antes comentaba, lo que efectivamente volverá a repetirse en los presupuestos del año 2009. Con ello nos aseguramos que durante esta legislatura España sea el primer país de Europa por longitud en la red de gran capacidad y que seamos también el primer país del mundo en kilómetros de AVE en servicio.

En tercer lugar quiero destacar de la intervención de la ministra el compromiso del Gobierno con la modernización del sector del transporte, tanto de viajeros como de mercancías, especialmente en aquellos sistemas de transporte más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente, como ha comentado, como el transporte de mercancías por ferrocarril, que también es una de las medidas anunciadas por el presidente del Gobierno en esta misma semana.

En cuarto lugar, el principio de cohesión territorial para garantizar la movilidad a todos los ciudadanos, con independencia del lugar de residencia. Vamos a continuar trabajando en esa línea.

Finalmente, y para no alargarme demasiado, destacaré también el compromiso con la sostenibilidad en la lucha contra el cambio climático, principio recogido también en el PEIT, de forma que se disminuyan los impactos globales del transporte apostando por los sistemas con menor impacto ambiental. Sabemos que esta es una de nuestras principales preocupaciones a nivel mundial y que el transporte es uno de los sectores en los que mayores esfuerzos debemos realizar en el futuro para disminuir esos impactos negativos.

Señor presidente, señora ministra, señorías, comenzamos el trabajo de esta comisión con grandes retos. Desde el Grupo Parlamentario Socialista estamos convencidos de que podemos ayudar a conseguirlo, podemos garantizarle que su ministerio tendrá toda nuestra colaboración, porque además de compartir la filosofía y los compromisos manifestados, sabemos que es imprescindible para la moderni-

zación de nuestro país y para mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Pacheo, y a todos los portavoces por el esfuerzo que han hecho por sintetizar sus intervenciones.

Le corresponde ahora la palabra a la señora ministra para responder a las cuestiones planteadas.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Álvarez Arza): Señorías, voy a ir contestando por el mismo orden de intervención, porque me resulta más fácil. Habrá temas en los que hayan coincidido y a los que trataré dar una respuesta global.

Empiezo respondiendo a las preguntas de la senadora de Convergència i Unió, señora Candini, que plantea una idea, pero yo le voy a dar los datos suficientes para que la destierre, idea que yo creo que es más un sentimiento que una realidad. Usted habla de falta de solidaridad y de equidad en el sistema de transporte respecto a Cataluña, pero está hablando de la legislatura pasada, está hablando de los últimos cuatro años. Le decía, señora Candini, que es más un sentimiento que una realidad porque no hay ni un solo dato, a no ser que los coja disgregados, es decir que, en vez de coger la globalidad, se centre en un tramo de carretera que ese año no se ejecutó. Me va a permitir, ya que ha dado validez —no podía ser de otra manera— a los datos oficiales, que le dé un dato: lo presupuestado en los Presupuestos Generales del Estado, responsabilidad del Gobierno socialista, en la legislatura pasada ha sido en los años 2005-2008, lo digo porque la inversión ejecutada es la del presupuesto de 2004-2007, que son los datos que le doy. Por eso puede que en las cifras que le doy, usted diga que no es la misma cantidad. Después le voy a dar porcentajes para que vea cómo descuadra esa sensación que, por lo que sea, se ha ido creando y que ya no hay manera de desterrarla.

Señora Candini, en los ocho años del Partido Popular, 1997-2004, en los Presupuestos Generales del Estado para Cataluña la inversión regionalizada presupuestó 9.599,61 millones de euros. En estos cuatro años de legislatura socialista, hemos presupuestado 10.389 millones. Es decir, que solo en cuatro años hemos presupuestado más que en los ocho años anteriores. Esto significa, si dividimos entre los años —porque unos son ocho y otro son cuatro—, una media anual del Partido Popular de 1.199,95 millones de euros frente a los 2.597,40 millones en media anual del Partido Socialista, lo que significa un crecimiento del 116,46 por ciento.

Usted dice: vale, eso es lo que ustedes presupuestan, pero como después no cumplen, como no ejecutan inversión, no sirve de nada. Ya ven que sí sirve, porque si no fuera así no nos pelearíamos tanto a la hora de elaborar los presupuestos, nos daría igual porque diríamos: bueno, después van a hacer lo que quieran, pero no es así. El presupuesto es una señal importante, porque es la voluntad y el compromiso del Gobierno, es donde realmente se hace la

foto de lo que va a hacer, y lo dice públicamente, y después se ejecutan las inversiones.

En inversión ejecutada se ha producido un incremento absoluto. Si comparamos, no entre ocho años y cuatro, sino legislatura con legislatura, en 2000-2003, han sido 4.323,80 millones de euros de inversión ejecutada —ya no estoy hablando de presupuesto sino de lo que se ha ejecutado— en Cataluña, y en la legislatura anterior, 2004-2007, han sido 7.260,59 millones. Cataluña es —estoy hablando del Ministerio de Fomento— la primera comunidad autónoma de todo el país en dotación presupuestaria y en inversión ejecutada —los presupuestos no son una raya en el agua ni un papel que se lo lleva el viento— Cataluña también es la primera. Usted me puede decir: tiene que ser la primera pero tiene que tener diez veces más que la segunda. ¡Ah! Eso es otra cosa. No, yo estoy diciéndole que este es el dato, es la primera en inversión presupuestada —y no es la primera vez que lo digo, me lo ha oído usted decir muchas veces—, y es la primera en inversión ejecutada. Pero es que la ejecución presupuestaria la hemos incrementado en diez puntos legislatura sobre legislatura, luego hay mucha más inversión ejecutada, casi 3.000 millones de euros más de incremento, concretamente 2.936,79 millones de euros de incremento, hay mucha más inversión ejecutada. Usted podría decir: sí, pero es que hay más inversión presupuestada. No, en proporción, hemos ejecutado más de lo que hemos presupuestado, porque hay diez puntos de inversión ejecutada por encima de la ejecución presupuestaria del Gobierno anterior, que sería poca o mucha, yo no voy a entrar a hablar del Gobierno anterior, pero siempre las comparaciones se hacen de un año, de una legislatura o de un Gobierno con otro.

Voy a dar un dato importante, que no se tiene porque no se ha podido tener todavía, y lo voy a dar para que se conozca, porque es muy importante para la economía española saber que vamos a mantener el esfuerzo inversor en las obras públicas, y así contesto a la pregunta que me ha formulado el senador del País Vasco.

Si comparamos 2003 con 2008, la licitación a 31 de mayo en 2003 era de 210,26 millones, y en 2008, es decir en este año, es de 837,19 millones. Esa es, señorías, toda la inversión licitada para Cataluña por el Ministerio de Fomento a 31 de mayo 2003-2008, con lo cual el incremento es del 298 por ciento. Por ejemplo, cuando habla de desequilibrio o de falta de solidaridad, usted ha olvidado El Prat, ha olvidado la alta velocidad, se ha fijado en algo que es histórico, porque, que yo sepa, este partido que está en esta legislatura en el Gobierno no ha sacado ni una autopista de peaje en Cataluña, sí la ha sacado, por ejemplo, en Málaga, pero no en Cataluña, no ha salido ningún peaje más. Además, ha habido un momento en el que se hacían las autopistas donde eran rentables, por eso en Extremadura y en otros muchos sitios de España no había autopistas, no tenían ningún tipo de conexión porque no era rentable. Pero esa es una situación histórica heredada, que en el PEIT hemos establecido como objetivo paliar. Por eso se están construyendo autovías libres de peaje en

Cataluña que, comparando la red viaria como un todo, no tienen comparación con lo que se está haciendo en el resto, porque las estamos duplicando para paliar el sistema del peaje.

En carretera hemos licitado en estos primeros cinco meses 261,40 millones de euros frente a los 96,03 del año 2003, de la última legislatura del Partido Popular. Si quiere le doy el dato de 2007, que también lo traigo, en el que habíamos licitado 251,82 millones.

¿Qué le quería yo decir con eso, señora Candini? Que, como históricamente ha habido un sentimiento de agravio, parece que aunque se haga un esfuerzo adicional ese sentimiento no desaparece inmediatamente, entre otras cosas porque las infraestructuras tienen un largo periodo de maduración y, por tanto, los resultados que se van a producir en nuestro país, como consecuencia de este esfuerzo inversor, la mayor parte del país no los nota ahora aunque más de medio país esté en obras; lo notará dentro de unos años cuando esas obras estén terminadas y empiecen a producir resultados. Le pongo el ejemplo de El Prat, donde se lleva invirtiendo desde hace mucho tiempo, puesto que en los aeropuertos los nuevos elementos se van poniendo en la medida en que se van concluyendo otras obras. No es como el AVE, que se pone definitivamente en servicio. En un aeropuerto se levanta la torre de control, después se construye el alargamiento de la pista, más tarde otras conexiones, etcétera. Pero cuando se produce una explosión de resultados positivos de la infraestructura se debe a la suma de todos esos elementos.

En carreteras, durante la pasada legislatura presupuestamos 1.458 millones de euros, cifra que también supera toda la inversión presupuestada en los ocho años anteriores. Por tanto, en este apartado también hemos hecho un esfuerzo muy importante.

Agradezco el tono de toda su intervención, señoría, que ha sido constructivo. Podremos estar de acuerdo o no respecto a lo que se está haciendo, pero creo que es muy positivo. Todas las carreteras que estamos construyendo en Cataluña están consensuadas, y convenidas y recogidas en un protocolo aprobado con la Generalitat. Digo esto porque tiene su importancia, porque, cuando se dice que dialoguemos con las comunidades autónomas, si estamos siguiendo una hoja de ruta pactada con ellas, el que exista un protocolo supone un valor adicional. Por tanto, habiendo pactado con la comunidad autónoma un protocolo para carreteras para el periodo 2005-2012, vamos a invertir 3.800 millones de euros, una cifra lo suficientemente importante como para dejar atrás esa sensación de que no se está haciendo nada respecto a las infraestructuras en Cataluña. Es verdad que usted no ha dicho eso, sino que se ha referido a las carreteras, añadiendo que partían de una situación histórica en la que el peaje se había concentrado en las zonas de mayor actividad económica, donde actuó la iniciativa privada a la vista de que el sector público no lo iba a hacer, eligiendo el lugar más oportuno. Por eso, señoría, aprovecho para manifestar que no se puede dejar a la iniciativa privada que tome las decisiones sobre la red de transportes y comunicaciones de nuestro país, porque

se concentrarían en algunas zonas, además de hacerlo con unas características determinadas, tan negativas para unos como para otros. Por eso defendemos que precisamente donde ya hay una autopista se pueda construir una autovía, que es lo que estamos poniendo en práctica. Tengo sobre la mesa los datos referentes a todas las autovías, la situación en que se encuentran y todo lo que hemos ido haciendo, y, si usted quiere, en el turno de réplica, me puede preguntar sobre el tema, sobre la A-7, la B-40, etcétera.

Hay otra cuestión que sé que ustedes deben plantear, pero también saben lo que yo les voy a contestar. Me preguntan sobre el modelo aeroportuario. Cuando lo apruebe el Consejo de Ministros, lo diremos públicamente. Antes de que el Consejo de Ministros dé el visto bueno al modelo aeroportuario, me van a permitir que, aunque tenga la idea de lo que voy a proponer, me la reserve por respeto al Consejo de Ministros, pues es el Gobierno el que tiene que asumir esa decisión. Sí pueden ustedes analizar lo que manifestó el presidente del Gobierno, que es muy orientador sobre cuáles son las decisiones que vamos a adoptar.

Senadora Candini, le he explicado algo que, según la información que nosotros manejamos, podía quedar claro, y sin embargo no ha sido así. La conexión con la frontera francesa en alta velocidad se logrará en 2010. No obstante, se ha decidido a última hora que para dos tramos, debido a su perfil técnico, se harán obras provisionales para que esta conexión se produzca en 2010 y se pueda aprovechar toda la red que ya está disponible. Se trata del acceso a Barcelona desde Sants-Sagrera, que todos estarán de acuerdo en que no hay que hacerlo con prisas sino con todas las garantías y cautelas, y el de Girona, donde el soterramiento también es muy complicado, e igualmente hay que llevarlo a cabo con todas las cautelas. Por tanto, para no tener la presión de las prisas, primero damos soluciones provisionales en dos tramos muy pequeños, que no afectan prácticamente a nada. Dese cuenta —y contesto también a otra cuestión que su señoría me ha planteado— que cuando la alta velocidad llega a las ciudades baja el ritmo y, por tanto, el paso por la ciudad nunca es a alta velocidad.

Su señoría propone una estación en Paseo de Gracia. Le recuerdo que hay una en El Prat, otra en Sants y otra en La Sagrera, y usted está planteando una más. Eso no sería alta velocidad sino un metro, lo que no tiene ningún sentido desde la lógica de la alta velocidad. Desde, un punto de vista relativo a las conexiones urbanas puede tener mucho sentido, y es lógico que lo planteen como hacen todos los ayuntamientos. Pero usted comprenderá que no puede parar en El Prat por si viene alguien del aeropuerto, en Sants por si viene alguien de Solsona, en La Sagrera y en Paseo de Gracia, porque cuando llegue a Girona habrá perdido muchísimo tiempo. Cada vez que para el AVE se pierde tiempo, señoría. A veces se plantean muchas paradas, pero eso supone que el recorrido sea muy largo, además de perder la eficacia propia del AVE, que es conectar Madrid con Barcelona en dos horas y treinta cinco minutos. Es la red convencional la que ha de dar salida al problema y conec-

tar el resto del territorio.

En concreto, la estación en Paseo de Gracia presenta muchos problemas, entre otros que los grandes trenes no podrían parar debido a su longitud. Pero el principal de ellos es que un AVE no puede parar en cuatro estaciones de una ciudad. Un AVE debe tener una estación, y en este caso hablamos de tres, porque El Prat, aunque no es Barcelona capital, sí es Barcelona provincia, y está a seis kilómetros de Sants. No tendría lógica ese planteamiento.

Razones de seguridad. Habría que reducir la velocidad de los trenes a su paso por esta estación al no existir, por razones constructivas, posibles vías de apartados y contar con viajeros en andenes, y, por motivos económicos, se elevaría a 110 millones de euros. Les recuerdo que cada vez que se realiza una obra de alta velocidad hay que pagar el canon por utilizarla. A mayor coste de obra, más canon, el cual se repercute en el precio del billete de Renfe. Por tanto, si intentamos ahorrar costes en las inversiones, estamos tomando decisiones que repercuten directamente en qué va a pasar con el precio del billete. Además, la Unión Europea nos obliga a que en 2010 el precio del AVE alcance un equilibrio económico respecto a lo que cuesta la prestación del servicio, es decir, no puede recibir ningún tipo de subvención. Debemos, pues, ir acomodándonos y tener en cuenta que hay que controlar los gastos.

Me preguntan sobre las medidas medioambientales en la provincia de Girona. El 30 de abril del presente año se llegó a un acuerdo a través del Adif. Se propusieron determinadas medidas a la Generalitat en materia medioambiental para el tramo Sant Julià de Ramis y Figueras, y la Generalitat lo ha informado favorablemente. Por tanto, parece que esta cuestión ya está solucionada con las medidas propuestas por el Adif, que han sido aceptadas por la Generalitat.

Al portavoz del Grupo Parlamentario Popular le agradezco el tono empleado en su intervención, y espero que el mío sea igual.

Me comenta algo que quiero aclarar. Efectivamente, nosotros hemos continuado todos los proyectos que había empezado el Partido Popular y que no fueran conflictivos. Si había un trazado que pasaba por no sé qué sitio y el ayuntamiento no estaba de acuerdo, nos hemos vuelto a sentar para hablarlo. Sucedió así en la conexión entre Murcia y Almería donde habría determinados problemas, y ya hemos modificado el trazado para llegar a acuerdos, o, por ejemplo, en Sants-Sagrera, donde el trazado atravesaba la ciudad y que también hemos modificado hasta llegar a un acuerdo.

Pero es cierto que hemos continuado, como me comprometí. Creo que ustedes no se lo creyeron, pero ya han visto que lo hemos finalizado, terminado. Hemos continuado todo lo que había empezado el anterior Gobierno y otros anteriores. Por ejemplo, no sé si fue Borrell, o el anterior ministro, quien presentó el primer estudio informativo de la conexión hasta Lleida. También es cierto que es algo que al ciudadano le cuesta percibir, pero hay que decir que

los periodos de maduración de los proyectos de infraestructuras son muy largos, llega un momento en que parece que una obra está terminando y, sin embargo, aún le quedan muchos trámites pendientes; trámites que, por cierto, nos hemos dado nosotros mismos para garantizar que se va a ejecutar la obra en las mejores condiciones.

Por supuesto, senador, que todos los trabajos que se hacen y se remiten se toman en consideración y se incluyen en ese gran conjunto de estudios previos a la adopción de una medida una decisión sobre dónde se va a efectuar la infraestructura. Siempre digo que la infraestructura trasciende a nuestra generación y a otras muchas. Por ejemplo, tenemos el trazado de ferrocarril que se decidió en 1919. Por tanto, cuando nosotros estamos decidiendo por dónde irá el AVE estamos tomando decisiones muy importantes y que levantan muchas pasiones, porque cada uno tiene una idea de cómo debería ser y sabe que, una vez decidido, no se puede modificar.

En cuanto al Corredor del Mediterráneo en ferrocarril, está incluido en la Red Europea de Transporte desde Figueres hasta Almería, no desde Algeciras hasta Almería y no es objetivo prioritario, que es lo que estamos tratando que sea cuando se haga la revisión en 2010. Escribí al comisario y conseguimos que en Marraquech hicieran una declaración a favor de que se incluyera como prioritario. Escribí a Loyola de Palacio cuando era vicepresidenta de la Comisión y comisaria de Transportes, y hablamos de esta cuestión para llevarla conjuntamente. En la actualidad, en el mes de enero, la vicepresidenta ha vuelto a escribir apoyando su inclusión como objetivo prioritario desde Valencia hasta Tarragona, porque Tarragona-Figueres es prioritario, y así como la inclusión en la red y como objetivo prioritario de Algeciras-Almería.

Por tanto, coincido con usted en la importancia de llevarlo a cabo, y repito que será en 2010 cuando se revisen las prioridades y se conozca la posición del comisario y de la Comisión; de todas formas, cuantas más ayudas logremos, mientras más unidos nos vean, más posibilidades tendremos de que prospere esa petición.

Fermed cuenta con la financiación comunitaria de un millón de euros y con el apoyo del Ministerio de Fomento; por tanto, hace sus estudios con todos los datos y la colaboración que nosotros le facilitamos. Nos estamos apoyando; es decir, su estudio no es ajeno a lo que nosotros pensamos sino que estamos trabajando conjuntamente, y coincido con lo que usted ha planteado.

El plan sectorial por carretera se está haciendo; no sé que he podido decir para que se me haya entendido lo contrario. Creo que ya expliqué en el Senado que se había aprobado una norma relativa a una tramitación medioambiental adicional que debían cumplir todos los planes, y tuvimos que volver a hacer toda la tramitación para los que no estaban aprobados. Pero el plan de transporte por carretera está a punto de aprobarse porque está exento de esa tramitación. Actualmente estamos elaborando el llamado ISA, informe de sostenibilidad ambiental. Hemos pasado las tres primeras fases y estamos elaborando ese informe para carreteras y para ferrocarril, razón por la cual

se ha retrasado, pero ya estaba muy avanzado y no lo hemos podido someter a aprobación.

Usted se plantea dudas sobre las dos nuevas vías entre Castellón y Tarragona, que enlazan también con el resto de los estudios. Como se está estudiando, los técnicos decidirán por dónde se puede y por dónde no se puede hacer, pero lo que queremos es hacerlo, y por ello hemos empezado los estudios para el desdoblamiento de vía o cualquier otra alternativa pero, repito que es una cuestión que estamos estudiando.

Ha habido dos preguntas relacionadas con las personas con movilidad reducida, una del senador por la isla de El Hierro y otra del senador Ortiz. En todos los aeropuertos está adjudicado el servicio a las PMR, que son las personas con movilidad reducida, como ustedes bien saben, y se establece la intensidad del servicio de acuerdo con el tráfico del aeropuerto. Hay aeropuertos que cuando no tienen un determinado volumen de tráfico —lo dice la normativa europea—, previo aviso se plantea cualquier ayuda que se necesite. Ha preguntado el senador Ortiz que cómo se paga, y debo decirle que mediante un recargo en las tarifas de los pasajeros de 0,65 euros. Lo paga todo el mundo y después se distribuye según las necesidades.

El senador por El Hierro me ha planteado la necesidad de la ampliación del horario operativo. Debemos tener en cuenta que el aeropuerto es la infraestructura que ponemos al servicio del operador, y lo mismo ocurre en las carreteras: nosotros las construimos, pero si no quiere nadie conducir por ellas, no se conduce. O sea, puede haber mucho o poco tráfico según los que quieran ir por la carretera. Son las compañías las que piden determinados horarios. Hasta ahora, en El Hierro —me lo han comentado, no es que lo supiera antes de venir— ninguna compañía nos ha solicitado ningún cambio ni ampliación de horario; si nos lo plantearan tendríamos que estudiarlo a la vista de lo que podría o no suceder. El horario se amplió a solicitud de Winter, y si hubiera una nueva solicitud se estudiaría también. O sea, hemos ampliado una vez el horario pero no hay más solicitudes.

Me pregunta usted también por las instalaciones de combustible. Hasta el año pasado no había ningún tipo de combustible en El Hierro, y AENA consiguió que las compañías llevaran a cabo unas instalaciones de cisternas, a las que usted se ha referido, que son las que por ahora dan el servicio. Las instalaciones se van haciendo en la medida en que se va viendo el tráfico que pueda haber, es decir, si este aumentara, podríamos plantearnos hacer una nueva instalación, pero no hacerla para que no se utilice.

Ha comentado usted que con los carnés caducados no les dejan viajar pero, señorita, no es cosa de AENA sino de una normativa estatal de Interior. Siento que tarden tanto en la isla de El Hierro que, aunque es preciosa, presenta los inconvenientes de ese aislamiento pero, en este caso, el Ministerio de Fomento no puede hacer nada.

Me ha preguntado también qué nuevas instalaciones vamos a construir y cuándo. Pues bien, un nuevo aparcamiento en el aeropuerto de El Hierro, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la amplia-

ción del área terminal. Todas estas actuaciones supondrán pasar de una capacidad de 184.000 a 300.000 pasajeros al año. No está previsto alargar la pista por la que me pregunta, seguramente porque tampoco están previstos vuelos de más autonomía que el que conecta con la actual longitud de pista. En esta legislatura hay 16 millones de euros para estas cuestiones. Se me ha olvidado comentarle que estará concluido en 2011, y antes de que termine la legislatura estarán terminadas todas las obras del aeropuerto de El Hierro.

También me ha preguntado por líneas marítimas de interés público entre El Hierro y Tenerife, pero esa es una competencia de la comunidad autónoma.

Creo haber contestado a casi todas las preguntas que me han formulado, únicamente me quedan algunos asuntos que quiero comentar.

Su señoría me ha dicho que hay que colaborar con la Comunidad Autónoma de Canarias en lo relativo a los ferrocarriles, y que se están haciendo los estudios con Ineco; pues bien, Ineco depende del Ministerio de Fomento. O sea que ya estamos colaborando en la realización de los estudios, lo haremos en los proyectos, pero siempre que quieran ustedes hablar de financiación, ya saben que se tienen que dirigir a otro ministerio, igual que lo hago yo para pedir los fondos para las infraestructuras. No tengo fondos presupuestarios para ningún tipo de convenio, ni nada que se le parezca, con las comunidades autónomas. Puedo firmar un convenio para llevar a cabo determinadas infraestructuras mientras la comunidad autónoma lleva a cabo otras, pero cada institución financia lo suyo. En el momento en que lo que se requiere es financiación adicional, es el Ministerio de Economía y Hacienda el que decide la cuantía. Por cierto, creo que ha sido muy generoso con el Ministerio de Fomento. Eso nos ha permitido llevar a cabo ampliaciones en todos los aspectos, por ejemplo, en las subvenciones al transporte de pasajeros, por las que usted preguntaba. Hemos pasado del 33 por ciento al 50 por ciento. Como parece que es algo que no tiene importancia, deseo que conozcan las cantidades: hemos destinado en cuatro años más de 1.000 millones de euros a subvencionar el transporte de viajeros de Canarias. Quiero que se sepa que pasar del 33 al 50 por ciento ha sido una decisión importante del Ministerio de Fomento, que ha podido llevar a cabo gracias al Ministerio de Economía y Hacienda. Se han destinado 511 millones de euros más que en la legislatura anterior.

También estamos de acuerdo en que hay que modificar la regulación de las bonificaciones al transporte de mercancías, y así lo vamos a hacer. Primero, para agilizarlas y hacer que funcionen mejor, y, además, para controlar el procedimiento y sobre todo para adaptarlas a la nueva normativa comunitaria.

No contesto al portavoz del PNV, puesto que se ha excusado por tener que ausentarse. ¡Que pena, porque ya lo tenía todo controlado!

El portavoz del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés plantea algunos problemas de iluminación y de acceso y así como algunos problemas viales y de aparcamiento

en Camp de Tarragona. En cuanto a iluminación, se ha firmado un convenio entre el Adif y los ayuntamientos de Perafort y La Secuita para mejorar la iluminación y los viales de acceso, y que ya se ha realizado la obra. (*Rumores.*) Bueno, si ya se ha tomado el acuerdo, y todavía no se ha realizado la obra, estará a punto de llevarse a cabo. Las tarifas de los aparcamientos son un 40 por ciento más bajas que las de los otros aparcamientos de Tarragona. En cuanto al proyecto para mejorar la señalización vial del entorno, estamos de acuerdo.

Igualmente, propone una nueva estación en Tarragona, junto al aeropuerto y la integración del ferrocarril en Tarragona. Pues bien, cuando se hacen los estudios informativos se decide dónde se construyen las estaciones. Ahora iba a citar a Aristóteles, pero me voy a quedar con una cita más corta: Lo mejor es enemigo de lo bueno. Usted ha hecho una cita parecida, pero no tan de andar por casa. Le he hablado de continuar lo que ya está hecho. Para cuando se toma la decisión de hacer algo, se han hecho todos los estudios y proyectos y se han cubierto todos los trámites medioambientales y la información pública, han pasado seis años. Una vez que se ha tomado la decisión y se ha elaborado el proyecto, creo que, a no ser que se trate de algo evidentemente erróneo, que normalmente no le es, hay que llevarlo a cabo. Si no, los proyectos se retrasarían siglos, no años, y no se haría nada en ningún sitio, porque siempre hay alguien a quien se le ocurre algo mejor. En ese caso, hay que esperar a otra ocasión para llevarlo a cabo. Sé que la estación de Camp de Tarragona no está muy cerca de la ciudad, pero puede ser un motivo para la expansión, el desarrollo y la descongestión de la ciudad. No sé si ha quedado claro que yo no he dicho antes que sea bueno integrar el ferrocarril en las ciudades. He querido decir que lo más complejo y lo más difícil para llegar a un acuerdo es la integración en la ciudad. Los intereses, en el mejor sentido de la palabra, no son los mismos. Para conectar Barcelona con Girona no necesito pasar por el centro de Barcelona, pero al ayuntamiento y a la Generalitat les puede convenir que haya una infraestructura de doble o de triple uso. En ese caso, al ayuntamiento le puede interesar un soterramiento, y no porque sea interesante desde el punto de vista ferroviario, sino porque al soterrar se gana terreno para zonas verdes, para viviendas o para el uso que se quiera. Es difícil, porque puede resultar goloso, lograr así un terreno sobre el que se pueden tomar decisiones. Esto dificulta el acuerdo. Por ejemplo, en el caso de Sevilla, donde el AVE llega en superficie, se ha desarrollado un barrio precioso que antes no existía, cuando el AVE se quedaba a la entrada de la ciudad. No siempre la integración es lo peor o lo mejor. Por eso en cada caso es el ayuntamiento correspondiente el que plantea determinadas cuestiones.

Como respuesta a la segunda pregunta que me ha formulado, el 24 de abril de 2008 firmamos un convenio para estudiar la integración del ferrocarril en Tarragona.

Liberalización de peaje. El 54 por ciento —o sea, 76 millones de euros— de todo lo que se paga en España para liberar peaje se ha hecho en Cataluña.

Quiero agradecerle al señor Pérez Muñoz, a quien ya estoy contestando parte de sus preguntas, la oferta de colaboración y diálogo que me ha hecho, al igual que han hecho la senadora de CiU y el senador del PP. Es la mejor manera de buscar soluciones para avanzar en algo que nos sobrevivirá a todos. De ahí la importancia de que reflexionemos, hagamos aportaciones y decidamos lo mejor para todos. Efectivamente, hay un trámite de información pública para que todos los ciudadanos puedan dar su opinión sobre lo que se va a hacer.

En cuanto a la permeabilidad de las carreteras, sea en Girona o en cualquier otro sitio, todas cuentan con informe medioambiental. Este es un asunto que se soluciona precisamente con los condicionamientos que se establecen en el informe. Así se garantizan las condiciones necesarias de permeabilidad de la carretera. Algunas veces incluimos condiciones adicionales al informe después de oír a los afectados. No obstante, hay una garantía de respeto al medio ambiente que es el Ministerio de Medio Ambiente. Nosotros nunca hacemos nada —no podemos hacerlo— que no permita o que no autorice Medio Ambiente. Todo lo que hagamos está autorizado, condicionado, modificado y controlado ese ministerio.

Me ha preguntado usted por la autovía Tarragona-Lleida. Cuando llegamos al Gobierno no había proyecto de ninguno de los cinco tramos. Hemos aprobado cuatro, hemos iniciado las obras y hay una licitada, dos adjudicadas y una iniciada. Eso es lo que, en el argot del ministerio, llamamos iniciar las obras. Cuando las sacamos a licitación entendemos que están iniciadas. Vamos a poner en servicio cuatro tramos, casi 30 kilómetros durante la legislatura. El tramo restante, que a lo mejor es por el que usted me pregunta, está en información pública. Hay que esperar a lo que diga la información pública y la DIA. Cuando conozcamos los condicionantes, podremos saber cuánto tiempo va a durar la obra.

Termino dándole las gracias al portavoz socialista por el esfuerzo de resumen que ha hecho del programa de actuaciones.

Y me van a permitir que dé información acerca de las licitaciones, pues es una información que interesa a todos ustedes. Teniendo en cuenta que la actividad en vivienda estaba cayendo, se hizo un gran esfuerzo —y el Gobierno se comprometió públicamente en el Consejo de Ministros— en sacar obras a licitación para mantener la actividad de un sector tan importante como la construcción —en todo lo que se refiere a las empresas auxiliares, desde consultoras y servicios hasta la ejecución de las obras— durante el primer cuatrimestre; de hecho, licitamos 6.823 millones de euros. Si comparamos esta cifra con el año 2007, supone un incremento del 64 por ciento. Llegó el mes de mayo, mes que coincidió con la adaptación de la contratación a la Ley de Contratos del Sector Público, que entró en vigor el 30 de abril de 2008, y que ha implicado la modificación en la redacción de los pliegos y la puesta en funcionamiento del llamado acceso a la plataforma de contratación del Estado. Por lo tanto, se ha

producido un cambio que ha generado cierta bajada en relación con la situación anterior.

Antes de darles el dato de finales de junio —dato muy positivo—, permítanme que les diga que el Ministerio de Fomento solo puede licitar lo que está presupuestado. Por lo tanto, si lo licitamos a primeros de año, llegará un momento —septiembre, octubre o noviembre— en que ya habremos licitado todo nuestro presupuesto.

Hasta el mes de abril llevamos a cabo un gran esfuerzo, adaptando los pliegos y las estructuras a una nueva norma que, como digo, entró en vigor el 30 de abril de 2008, y además tuvimos que aplicar la orden ministerial que regula la publicación de las contrataciones en Internet —como ven, todo ha estado relacionado con los trámites—.

Y en cuanto a la situación actual, en junio de 2008 incrementaremos 1.800 millones de euros, de tal forma que en el primer semestre de 2008 estarán licitados 9.000 millones de euros, lo cual supone un impulso considerable con respecto al mismo periodo del año 2007. Si la comparamos con el año 2003 —legislatura en la que gobernaba otro partido político—, la licitación se ha incrementado un 82 por ciento. Es decir, que este mes hemos adaptado nuestras licitaciones a la normativa vigente, motivo por el cual estas se han reducido. Asimismo, mantenemos el compromiso de acelerar la licitación de la obra pública, compromiso que acabará cuando hayamos licitado todo el presupuesto disponible para 2008.

Aunque el senador que mostraba más preocupación por la cobertura financiera de la obra pública se ha tenido que ausentar, quiero decirles que el presidente afirmó en un discurso reciente que las infraestructuras estarían por encima de la media del gasto. Pues bien, el crecimiento del gasto es de un 5 por ciento, por lo que, teniendo en cuenta la situación actual —y sin tenerla en cuenta también—, en materia de infraestructuras el presupuesto es realmente bueno y garantiza la cobertura de todas las actuaciones que les he señalado. Por lo tanto, no debemos tener dudas acerca de la cobertura financiera de todos los compromisos que he manifestado, ni sobre el cumplimiento del PEIT que, efectivamente, es una buena hoja de ruta a la que todos nos acogemos y contará con suficiente financiación para llevar a cabo las actuaciones de 2008.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora ministra.

A continuación, abrimos un breve segundo turno de portavoces, en el mismo orden de su primera intervención.

Por lo tanto, tiene la palabra la senadora doña Montserrat Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero anunciar que me iré al finalizar mi intervención, pues de lo contrario perdería un vuelo. No creo que nadie pueda interpretar que no quiero escuchar a la señora ministra.

Señora ministra, insisto: no es un sentimiento, sino una realidad. Usted dirá que es más un sentimiento que una realidad, sin embargo, nosotros nos referimos a datos que,

como hemos dicho, proceden de la *web* del Ministerio de Fomento, de la Cámara de Comercio de Barcelona, etcétera. Por lo tanto, insisto en que no se trata en absoluto de un sentimiento, sino de una realidad. En todo caso, yo le pediría que no antepusiéramos sentimientos a según qué lecturas políticas. Quizá porque somos los nacionalistas catalanes quienes hacemos estas manifestaciones, se interpretan como un sentimiento. Le pediría, pues, que no tuviera este prejuicio.

Usted misma ha afirmado que se trata de una situación histórica heredada, algo que hemos dicho nosotros de forma reiterada. Por tanto, no me sirve en absoluto que compare lo ejecutado por el Partido Popular —que antes hizo el Partido Socialista Obrero Español— y lo llevado a cabo por el Gobierno de Zapatero desde que gobierna. Evidentemente, se trata de una situación histórica heredada, pero repito que no se trata de un sentimiento, sino de una realidad, teniendo en cuenta los datos de que disponemos que, a más a más, los podemos contrastar cuando usted quiera.

Usted me ha puesto el ejemplo de las carreteras, que cuentan con un convenio acordado con la Generalitat de Cataluña. Sin embargo, si en el conjunto del presupuesto es el 8,5 por ciento, no me diga que, si para evitar la dualidad de las dos Españas, el Ministerio de Fomento dijera, por ejemplo, que quiere invertir el 20 por ciento la Generalitat diría: No, no, por favor, más del 8,5 por ciento no. Usted sabe que eso no es así. Lo único que refleja el convenio es que, a partir de los datos de inversión que ustedes priorizan y de definir el porcentaje, ustedes acuerdan el tipo de obra que se llevará a cabo en el territorio. Por tanto, lo que yo estoy diciendo es que el porcentaje, a nuestro entender, es muy muy reducido.

Por otra parte, cuando me refería al aeropuerto y a la estación del Paseo de Gracia no era para que a más a más hubiera otra estación. Creo que el señor Morlán lo sabe perfectamente. Nosotros siempre hemos dicho que no hubiera parada en la estación de Sants, sino en el Paseo de Gracia y en La Sagrera. En este sentido, desde el año 2001 existe un convenio firmado entre la Consejería de Política Territorial, el ministro de entonces y la Delegación de Gobierno. Ahora mismo no tengo el convenio y no se lo puedo mostrar.

Con respecto al tema de las inversiones, señora ministra, tengo que decirle que usted me hace un poquito de trampa y mezcla cosas. Es evidente toda la inversión que representa el tren de alta velocidad. Sin embargo, ¿quiere eso decir que cuando se ha invertido en tren de alta velocidad en otros territorios se ha dejado de invertir en carreteras? No. Yo no le he dicho que la inversión sea absolutamente insuficiente, sino que el déficit histórico es tan evidente, que para superar la dualidad de las dos Españas era necesario un incremento.

Y quiero hacer un breve comentario al portavoz del Grupo Socialista. No entraré en más detalles por una cuestión de brevedad, de tiempo, y porque ahora no toca. Pero le diré que, más allá de que su partido sea el que da apoyo al Gobierno —es evidente—, creo que tiene que diferen-

ciar clarísimamente lo que es del Poder Ejecutivo y lo que es del Poder Legislativo. Porque usted ha dicho en su intervención que están trabajando, y entiendo que usted puede dar el apoyo necesario e incluso agilizar y que se cumpla aquello que llevan ustedes en su programa electoral, que, en definitiva, es el mismo programa de la hoja de ruta, pero en este caso no se tienen que confundir ambas cosas.

Acabo con un pequeño detalle de carácter más territorial, para demostrar que convenios, documentos y voluntades puede haber muchos, pero otra cosa es lo que a veces se cumple. Me refiero a un convenio firmado hace cinco años entre Renfe —con el anterior gerente de Cataluña, el señor Manau— y dos municipios del Maresme: Vilassar de Mar y Cabrera de Mar, por el cual Renfe se comprometía entonces, hace cinco años, a una frecuencia de paradas de trenes equivalentes a las de las estaciones de Montgat y Sant Adrià de Besòs, no las otras y a la instalación de unas mamparas protegidas.

Pues bien, ese convenio, firmado, como digo, hace cinco años —va camino de seis—, todavía no se ha cumplido. Lo pongo como ejemplo de que nosotros —todos— hablamos de cantidades, porcentajes, voluntades, proyectos, y todo eso está muy bien, pero al final lo que se demuestra es el grado de realidad política sobre aquello que en realidad se dice.

Para acabar, quiero hacer una pequeña reflexión, señora ministra. Interpreto que no lo ha hecho usted con mala fe, por tanto, no se lo tengo en cuenta, pero, hablando de las inversiones, usted ha dicho: Ustedes en realidad quieren más y más y más. Creo que eso es una pequeña caricatura que no responde a mi intervención. Nosotros no queremos más y más y más y más que nadie, lo que queremos, en todo caso, creo que ha quedado suficientemente claro en mi exposición: que no haya dualidad a la hora de planificar carreteras y otras cuestiones.

Como el señor presidente me mira muy mal (*Risas.*), finalizo y pido disculpas porque se me está a punto de escapar un avión —no voy a Cataluña, sino a Tenerife, y lo puedo perder. Gracias, señora ministra, por la buena voluntad, por el buen entendimiento, y sobre todo por su actitud en su intervención.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora.

Si tiene unos minutos para escuchar la respuesta, le doy la palabra a la señora ministra.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Álvarez Arza): Gracias, señor presidente.

Señoría, me parecería feo hablar cuando usted no estuviera. No, señoría: los datos son los datos, y aquí no hay trampa ni cartón. Los datos son homogéneos y son los que son. Usted dice que ha tenido en cuenta los datos del ministerio. Pues considere todos. Se compara todo con todo: lo que hay para Cataluña, para Galicia, para Extremadura, en fin, para toda España. Por lo tanto, incluyo todo: el AVE, los aeropuertos, los peajes, las bonificacio-

nes a las subvenciones del transporte, lo que se lleva una comunidad autónoma, lo que se lleva otra... En definitiva, lo que se gasta en todo el país. Lo que no podemos hacer es trampas en el solitario, lo que no puede ser es que usted considere un tramo de carreteras y diga que en ese tramo no se ha invertido. A lo mejor tiene razón, pero Cataluña ha sido la comunidad autónoma en la que más se ha invertido en este país en los últimos cuatro años.

En cuanto a su reflexión, no me compare con el PP. ¡A mí qué me cuenta si el PP no hizo nada! Le voy a decir lo que hemos hecho nosotros: más del 18 por ciento, que es lo que figura en el Estatuto por los que aprobaron el Estatuto tres años más tarde. Desde el primer año, el primer presupuesto que hace el Ministerio de Fomento tiene más del peso del PIB de Cataluña en el total nacional. Esa es una cifra que a usted le tendrá que satisfacer porque es del Estatuto que usted ha votado a favor. No estoy, pues, haciendo trampas porque la respeto demasiado para hacerlas. Si tuviera que haber dicho otra cosa la hubiera dicho. Lo que pasa es que en Cataluña se ha presupuestado y se ha invertido más que en ninguna otra comunidad autónoma. Y le he dicho que lo que usted afirmaba era un sentimiento por no decirle que no era cierto. Como su tono ha sido muy pausado, no le iba a decir que eso no era verdad; me hubiera parecido muy fuerte. Por eso le he dicho: eso debe ser un sentimiento, una interpretación. Pero yo le voy a dar datos. Y si usted sigue diciendo, con los datos en la mano, que eso no es así, le diré que no es cierto. Repito que se ha invertido y se ha ejecutado en Cataluña más que en el resto de las comunidades autónomas. Cataluña es la primera en inversión ejecutada y en los Presupuestos Generales del Estado.

Y no me refiero al Partido Popular, que usted ha ridiculizado sin tener que ridiculizarlo. (*La señora Candini i Puig: Yo no lo he ridiculizado.*) Le quería hacer una referencia, pero si usted quiere le hago otra sobre el PIB: siempre hemos estado por encima del PIB, y creo que en eso no hay ninguna duda.

Y señorita, yo sí tengo la foto de a dónde iba a parar el AVE, la foto del acuerdo, que llevo siempre conmigo, desde hace por lo menos un año y medio, porque a lo mejor me terminé creyendo que la decisión de llegar a Sants la tomé yo. Yo la ejecuté. Pueden ver la foto (*mostrándola a los senadores*), que —repito— llevo siempre conmigo, como también llevo siempre conmigo lo que decían los periódicos sobre a dónde iba a parar el tren, y las fechas: en 2004 iba a llegar a la estación de Sants, y para La Sagrera no se establecía ningún plazo. Luego estaba decidido que fueran Sants y La Sagrera; y ya ven ustedes quiénes están en la foto. ¿Que no son los mismos? Por supuesto que no, pero ahora no vamos a creer que el Ministerio de Fomento había firmado con otro ministro una estación en el Paseo de Gracia. No, señorita, la estación que había decidido el anterior Gobierno era la de Sants, y nosotros lo que hicimos fue iniciar las obras de Sants. No pasa nada, pero al final se nos va olvidando lo que ha pasado, y nos podemos terminar creyendo una versión que es totalmente distinta. Que el AVE pasara por

Barcelona se decidió en ese momento. Y yo no le he traído ni siquiera un recorte de periódico, sigo la foto de quienes se están dando la mano y el pie de página de lo que significa esa foto.

Es un acuerdo, un acuerdo que hemos respetado todos, incluida yo. Yo podía haber cambiado absolutamente todo, haber hecho todo distinto, y haber vuelto a empezar. Pero no he creído que eso fuera lo más aconsejable y le he explicado el porqué: porque entonces nunca hubiera llegado el AVE a Barcelona. Había que seguir con la decisión que habían tomado otros, asumirla, y hacerlo lo mejor posible, con todas las críticas. Pero repito que no había una decisión tomada para una estación en el Paseo de Gracia. No existía ese acuerdo, señorita.

Y siendo en la legislatura pasada en la que más inversión ha tenido Cataluña en toda su historia y la que más ha tenido en relación con el resto de las comunidades autónomas, siento verdaderamente que usted me diga que somos insolidarios con Cataluña, que no somos equitativos y que está agraviada. Eso puede deberse a muchos motivos, pero nunca a lo que se ha hecho en la legislatura anterior, señorita. Desde el Ministerio de Fomento se han hecho esfuerzos considerables en todos los sentidos —es más, con todos los ayuntamientos en Cataluña—, para lograr acuerdos, para que no haya problemas, para suavizar las situaciones. Y lo que siento —ya sé que usted se tiene que ir— es que se quede con esa sensación. Por eso he tratado de demostrarle con los datos del ministerio, no parciales, que las carreteras en Cataluña son el 7,7 por ciento y que la dotación de Cataluña en relación con el total en carreteras es del 15 por ciento. Y en cuanto al resto, ¡claro que tengo que sumar! Yo sumo todo, porque el dinero de los presupuestos se distribuye y se hace una suma de todo. Insisto: el peso en carreteras es del 15 por ciento, y del 7,7 por ciento físicamente en relación con las carreteras del resto. Eso no significa nada, no significa que necesiten más o que necesiten menos. Pero no hay ningún motivo para que se sientan agraviados, o sea, que piensen que se les da un trato peor que al resto del país, porque no tienen ningún justificante desde la perspectiva de los datos reales del Ministerio de Fomento, de verdad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora ministra.

La señora CANDINI I PUIG: Señor presidente, quiero decir una cosa.

El señor PRESIDENTE: No podemos entrar en un debate. Tiene un minuto.

La señora CANDINI I PUIG: Utilizaré menos de un minuto.

No voy a entrar en datos, lo único que quiero que quede bien claro es que en mi exposición no he ridiculizado en ningún momento al Partido Popular. (*La señora Ministra de Fomento, Álvarez Arza: Yo no he dicho eso.*) Perdón, he entendido que yo había ridiculizado al Partido Popular.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Álvarez Arza): He dicho, y pido que se compruebe en la transcripción, que se ha ridiculizado mi comparación con relación al Partido Popular. Siento mucho que, como hablo andaluz, no me hayan entendido ustedes. Repito que he dicho que se ha ridiculizado mi comparación. Jamás hubiera dicho lo otro. Si se ha entendido así, lo retiro inmediatamente. Jamás lo hubiera dicho.

La señora CANDINI I PUIG: Ya está. Perfecto. Quería que quedara bien claro. Era la única cuestión. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Creo que no ha habido intención por ninguna de las dos partes y espero que así se transcriba en las actas.

Tiene la palabra el senador portavoz del Grupo Mixto don Narvay Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias.

Voy a hacerle dos preguntas y una consideración. La primera pregunta es cuándo se llevará a cabo la firma del convenio de carreteras entre el Ministerio de Fomento y el Consell Insular d'Eivissa.

Por otro lado, usted ha hablado del tramo Zaragoza-Castejón, y mi pregunta es cuándo está prevista su finalización.

La señora MINISTRA de FOMENTO (Álvarez Arza): ¿Las puede volver a repetir?

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Sí. La primera es cuándo se llevará a cabo la firma del convenio de carreteras entre el Ministerio de Fomento y el Consell Insular d'Eivissa; y la segunda, cuándo se finalizará el tramo entre Zaragoza-Castejón.

Sólo me resta agradecer su respuesta a todas las preguntas que le he formulado porque entiendo que ha sido difícil, máxime al referirse a un territorio tan pequeño como es el caso de la isla de El Hierro.

Por último, quiero hacer una aclaración. Es verdad que no existe demanda en relación con la ampliación de la pista del aeropuerto de El Hierro ahora mismo, pero hay un estudio llevado a cabo por el Cabildo Insular de El Hierro que dice que los turistas y pasajeros que entran en El Hierro procedentes de la península son más de doscientos a la semana debido al auge del turismo medioambiental y rural. El cabildo ha planteado que el número de pasajeros podría aumentar incluso si se pudiera conseguir la ampliación del aeropuerto en sólo 600 metros, lo que permitiría la entrada de reactores. Además, esta ampliación podría abaratar los costes y la isla de El Hierro podría experimentar una transformación. Por ello, le pediría que se abriese la posibilidad de hacer un estudio sobre la ampliación de esta pista porque, si atendemos al estudio del cabildo, eso sería rentable debido a que la media semanal es, como he dicho, de más de doscientos turistas que llegan desde el territorio peninsular.

Por supuesto, también puede contar con mi colaboración para esta legislatura.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Quintero.

Por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés tiene la palabra el señor Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: Muchas gracias.

Intentaré ser muy breve, porque creo que todos estamos pendientes de coger el AVE o el avión. (*La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Y del partido.—Risas.*) Supongo que del partido lo estarán quienes lo puedan ver, porque los que cogemos el AVE no podemos.

Me gustaría hacer un par de reflexiones como senador catalán, por Tarragona, y de Entesa Catalana de Progrés.

En primer lugar, teniendo en cuenta el mensaje que usted ha transmitido hoy y que transmitió en el Congreso de los Diputados, creo que van en serio sus planteamientos, de forma que se cierra un ciclo importante en este país. En el año 1845 Madrid era la única capital de Europa que no tenía ninguna carretera que la conectase con el exterior; todo eran caminos de carros. Sin embargo, a partir de los Gobiernos de Narváez se inició la política radial de carreteras que se consolidó con la política radial de los ferrocarriles y que se ha seguido prácticamente hasta hace cuatro días, como en el caso del AVE y de las principales carreteras y autovías.

Tal y como nos ha explicado, todas las inversiones que llevará a cabo el Ministerio de Fomento durante esta legislatura indican que ha terminado un ciclo y que comienza otro; y desde el punto de vista de Cataluña, de la periferia, ese es un paso importante.

Mi segunda reflexión es que cuando se habla de inversión en Cataluña, desde Madrid se considera que se están realizando un cúmulo de actuaciones muy importantes, pero si entramos en el detalle, les diré, por ejemplo, que en la provincia de Tarragona, en las comarcas del Ebro, que constituyen la mitad del territorio de la provincia, el Ministerio de Fomento sólo hizo una obra en la pasada legislatura y creo que derivaba de la época del Partido Popular, en la zona de Gandesa, del Coll del Moro. Durante estos cuatro años se han hecho muchos estudios informativos, proyectos, etcétera, y a lo mejor es que no había ningún proyecto preparado, pero insisto en que en estos cuatro años, en las cuatro comarcas del Ebro, el Ministerio de Fomento no ha hecho prácticamente nada. Prácticamente, como decían las cámaras de comercio, ha habido un agujero negro de los presupuestos del Estado.

Por último, por lo que se refiere a los aparcamientos de Perafort (Tarragona) o Lleida, está claro que hay un déficit muy importante, como podemos comprobar los senadores cuando vamos a coger el AVE y tenemos problemas para aparcar nuestro vehículo en condiciones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Muñoz.

A continuación, tiene la palabra el senador Pacheco, en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor PACHECO RUBIO: Gracias, señor presidente.

Intervendré muy brevemente para, en primer lugar, agradecer a la señora ministra y a su equipo su asistencia, así como la amplia información que nos han ofrecido a todos los miembros y *miembras* de esta comisión. (*Risas.*)

En segundo lugar, me gustaría insistir en el principio de cohesión territorial que ha mencionado la señora ministra en su respuesta a la portavoz de *Convergència i Unió* en relación con las inversiones en Cataluña —y como también acaba de comentar el portavoz de *Entesa*—. En este sentido, quiero recordar que el territorio nacional es muy amplio, y del mismo modo que hay muchas comarcas en Cataluña con determinados problemas, igualmente en Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Castilla-La Mancha las hay que experimentan una problemática muy similar. Desde esa perspectiva, debemos ser conscientes de la necesidad de invertir en todos los territorios con una visión planificada, y de ahí la importancia —como ya he resaltado— del esfuerzo planificador que hizo el ministerio durante la legislatura pasada con el fin de que las inversiones no estén enfocadas o tergiversadas por peticiones de uno u otro momento, de uno u otro territorio, sin una mínima coherencia territorial.

Desde mi punto de vista, como se decía, hemos cambiado el sistema estructural de las redes de nuestro país y, afortunadamente, vamos hacia un lugar al que deberíamos haber ido mucho antes. Por ello, me alegro de que el principio de cohesión territorial siga siendo la base de actuación del Ministerio de Fomento.

Me gustaría decir a la portavoz de *Convergència i Unió* que, obviamente, como representante del Grupo Parlamentario Socialista, soy partícipe del programa electoral y del programa del Gobierno y que no puedo más que compartir totalmente el programa y las actuaciones que ha desarrollado el ministerio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Para cerrar este turno de intervenciones de grupos parlamentarios, tiene la palabra don Juan José Ortiz, en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El señor ORTIZ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a la señora ministra su tono. Cuando decía que habíamos cambiado el rumbo y las formas creo que no estaba equivocado, tal y como hemos podido comprobar. Y no me arrepiento de haberle ofrecido mi colaboración ni la de mi grupo parlamentario; ahora bien, usted sabe que los tiempos y las formas los marcará usted y, a partir de ese momento, seguiremos hablando.

En cualquier caso, quiero aclarar que usted ha dicho que en algunos proyectos que inició el Partido Popular, cuando se producía alguna contradicción con algún alcalde o con alguna comunidad autónoma se intentaba variar el proyecto. En este sentido, he de pedirle que al menos atienda las cartas que le ha dirigido el alcalde de Castellón

y, si puede, que le reciba usted o algún miembro de su gabinete con el fin de consensuar de forma definitiva el trazado del desvío de la N-340, a su paso por Castellón, que desde nuestro punto de vista afecta a un ermitorio de gran calado emotivo. Por lo tanto, señora ministra, se lo pido de corazón.

Por lo que se refiere al proyecto del corredor mediterráneo interior, entre Castellón y Tarragona, si digo que de momento no está descartado creo que no estoy mintiendo, ¿verdad? Según ha dicho usted, están valorando todos los proyectos, todos los estudios y, por lo tanto, como me gusta ser veraz cuando informo a la ciudadanía, espero que la señora ministra me aclare si ha descartado o no ese proyecto.

Para terminar, le voy a formular tres o cuatro preguntas que me han dejado mis compañeros y que no tengo más remedio que hacer. La primera guarda relación con Navarra y con el corredor navarro de alta velocidad. Su intervención de ayer ha suscitado cierta polémica en la prensa, que ha recogido que el TAV está paralizado por el desacuerdo entre el ministerio y su financiación. Usted dijo ayer con respecto al tramo entre Zaragoza y Pamplona que el acuerdo de Fomento con el Gobierno de Navarra ya existe en relación con las características técnicas del trazado y, por otro lado, que si bien es cierto que hay interés y voluntad de hacerlo, se cerrará cuando se llegue a un acuerdo sobre la financiación, y que eso es competencia del Ministerio de Economía. Usted debe saber que existe un escrito del secretario de Estado de Hacienda y Presupuestos al consejero de Economía y Hacienda del Gobierno de Navarra mostrando su conformidad con la fórmula de financiación pactada y que, tras esta aceptación, el Gobierno de Navarra ya aprobó el convenio el 31 de diciembre de 2007. Y sabrá también que la fórmula que se ha pactado entre su Gobierno y el de Navarra es la de la encomienda, es decir, que el Ministerio de Fomento, competente en esta materia ferroviaria, tiene que realizar la oportuna encomienda de gestión a la Comunidad Foral de Navarra para que ésta ejecute las obras, las cuales se financiarán, vía convenio económico, con cargo a la aportación económica de Navarra al Estado. Por tanto, señora ministra, el procedimiento para su financiación ya se tiene y hay conformidad por escrito del secretario de Estado de Hacienda y Presupuestos. Y me gustaría saber cuándo se va a llevar al Consejo de Ministros el convenio para que se pueda proceder a la firma con Navarra.

En segundo lugar, en relación con la conexión AVE-Pamplona con la Y vasca, dijo ayer que hay que esperar al resultado de un estudio funcional. Pues bien, usted misma poco antes de las elecciones generales declaró que este estudio estaría finalizado en junio de 2008, es decir, ahora. Me gustaría saber si se va a cumplir este enésimo plazo que usted mismo dio ayer, si va a estar finalizado en este mes junio o, en caso contrario, para cuándo prevé que esté disponible.

Las otras preguntas son más cortas. La primera para saber cuál es el grado de cumplimiento del Protocolo de carreteras firmado entre su ministerio y el Gobierno de la

Comunidad Valenciana. Si tiene los datos, bien y, si no, sabe la señora ministra que puede contestar por escrito sin ningún problema. En segundo lugar, cuando ha hablado del tramo Madrid-Cuenca-Valencia, no sé si es un tren convencional, de mercancías o de tráfico mixto. En cuanto a la autovía del Duero, ¿tiene usted la fecha de inicio de las obras del tramo Soria-Aranda de Duero? Y respecto al AVE Soria-Calatayud, me gustaría igualmente saber la fecha de inicio de las obras.

Por último, en cuanto a la autovía y el tramo Granada-Motril, me gustaría que me contestase cuándo se va a iniciar este tramo. Y para finalizar una pregunta que afecta a la Comunidad de Aragón y a la Comunidad Valenciana y es si el ministerio tiene previsto convertir la nacional 232 en autovía en el tramo Burgo de Ebro-Mediterráneo, es decir, la conexión con Vinaroz.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Ortíz.

Finalmente, para dar respuesta a las cuestiones planteadas tiene la palabra la ministra de Fomento.

La señora MINISTRA DE FOMENTO (Álvarez Arza): Gracias, señor presidente.

Señor Ortiz, hay muchas cuestiones que, como comprenderá, no me ha dado tiempo ni a enterarme de lo que me estaba preguntando, o sea, que difícilmente se las voy a poder contestar, pero haré lo que pueda.

En primer lugar, otro portavoz me plantea la pregunta sobre la firma del convenio de carreteras con Ibiza. El convenio estaba acordado con el Consell y hubo una escisión. Ahora están el Consell de Ibiza y el de Formentera y se tienen que poner de acuerdo porque la cuantía hay que distribuirla entre los dos. Por lo tanto, ahora mismo estamos en la fase de ver cómo se distribuye lo que inicialmente era un acuerdo original. Y además, como los componentes de los Consell son distintos, tendrán que decidir si, efectivamente, están o no de acuerdo en los contenidos. Por lo tanto, no es una cuestión en la que yo pueda unilateralmente establecer la fecha, sino que hay que llegar nuevamente a un acuerdo. Se firmó con Mallorca y con Menorca y no se firmó con Ibiza porque en ese momento ya eran dos consell, Ibiza y Formentera.

Respecto al tramo ferroviario de Zaragoza-Castejón, ha sido adjudicada la redacción del proyecto entre Zaragoza y Tudela y entre Tudela y Castejón se están estudiando las alternativas para la integración de Tudela que, por cierto, no querían que fuera de una forma determinada y ahora

hay que ver la mejor solución. O sea, estamos en ese momento de analizar y acordar qué se puede hacer y, por lo tanto, tampoco es el momento de dar ninguna fecha.

Al senador portavoz de la Entesa le agradezco que esté de acuerdo con la filosofía y con la política y plantea algo que yo creo más general, y es que dentro de Cataluña hay áreas que han tenido peor tratamiento desde el punto de vista de las infraestructuras. Tendremos que verlas y tratar de solucionar esa cuestión. Por otro lado, se van a iniciar en breve las obras en el aparcamiento de la estación de Lleida. Y los retrasos se han producido por motivos arqueológicos.

En cuanto a la petición de visita del alcalde de Castellón, como es natural, se le recibirá. Y en cuanto a la situación actual del convenio con Navarra, me dice su señoría que va a haber una encomienda, y es cierto porque es lo que hemos acordado. Le vuelvo a decir que si estuviera cerrada la cuestión no sé por qué se plantea ningún problema. Y si no está cerrada la cuestión, está claro que tenemos que seguir hablando. En cuanto a las preguntas sobre financiación, señoría, no es mi responsabilidad y ahora mismo no tengo información para responderle. En cuanto al nivel de cumplimiento del protocolo de Valencia, ha transcurrido la mitad del período, se han licitado más de la mitad de las obras, un 69 por ciento por parte del Ministerio de Fomento y un 21 por ciento por parte de la Generalitat Valenciana. Hasta diciembre de 2008 esperamos haber licitado un 71 por ciento en cuanto al total de la obra y un 83,2 por ciento en cuanto al importe de la inversión.

Y les pido disculpas si ha quedado alguna pregunta sin contestar, sobre todo al señor Ortiz, dada la rapidez con que las formulaba y la concreción de los temas, pero como me las ha entregado, veremos la manera, como es natural, de responderlas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora ministra.

Gracias, a todos los portavoces y a todos los senadores por haberse ajustado a los acuerdos de la Mesa y Junta de Portavoces a la hora de ordenar el debate en esta comisión. Muchísimas gracias, a la señora ministra y a todo su equipo porque yo creo que ha respondido con inmediatez a la mayoría de las cuestiones planteadas. Y por último, ya que hoy finalizan los trabajos de esta comisión en este período de sesiones, les deseo a todos unos felices días de verano.

Se levanta la sesión.

Eran las veinte horas y diez minutos.

Edita: © SENADO. Plaza de la Marina Española, s/n. 28071. Madrid.
Teléf.: 91 538-13-76/13-38. Fax 91 538-10-20. <http://www.senado.es>.

E-mail: dep.publicaciones@senado.es.

Imprime: ALCANIZ-FRESNO'S - SAN CRISTÓBAL UTE
C/ Cromo, n.º 14 a 20. Polígono Industrial San Cristóbal
Teléf.: 983 21 31 41 - 47012 Valladolid

af@alcanizfresnos.com.

Depósito legal: M. 12.580 - 1961