CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sesiones informativas de Comisiones

Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la
**COMISION DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES**

el martes, 19 de junio de 1979, con asistencia del
señor Ministro (Sánchez-Terán Hernández)

Se abre la sesión a las cinco y quince minutos de la tarde.

El señor PRESIDENTE: En primer lugar, quisiera agradecer al Ministro Salvador Sánchez-Terán que esté con nosotros en esta primera sesión de la Comisión de Transportes y Comunicaciones y expresarle nuestro reconocimiento por el libro que nos acaba de entregar, del que ya teníamos alguna referencia por la prensa.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Muchas gracias, señor Presidente y señores Diputados de la Comisión. Es la primera vez que comparezco ante la nueva Comisión de Transportes y Comunicaciones, surgida de las elecciones del 1 de marzo, y quiero en mis palabras iniciales ofrecer la colaboración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y mi colaboración personal a la Comisión, a su Presidente y a cada uno de sus miembros. A la vez, quiero recabar de todos ustedes la mayor colaboración puesto que, como les voy a explicar a continuación, espera a esta Comisión una amplia tarea legislativa que necesitará el trabajo, serio no lo dudo, y el esfuerzo continuado para sacar adelante los proyectos legislativos que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno esperan remitir a estas Cortes.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene tres grandes áreas de actuación: los transportes, las comunicaciones y la pesca, junto con una actividad tan entrañable —puesto que todos los días nos aparece en la televisión para decirnos el tiempo— como la meteorología.

Pienso que en esta primera intervención debo centrarme especialmente en el campo

del transporte; en primer lugar, por la importancia específica que tiene, ya que él sólo puede llenar todo un capítulo de trabajo y toda esta sesión informativa; en segundo lugar, porque no hace mucho hice una exposición de política de comunicaciones ante el Pleno del Congreso, al explicar el Estatuto de Correos; y, finalmente, porque espero tratar en profundidad en otra próxima sesión el tema de la pesca que, en este momento, se encuentra en importantes negociaciones en lo que afecta a las relaciones pesqueras con dos importantes países desde el ámbito de nuestra actividad como son Marruecos y Senegal.

No obstante, aunque centre mi exposición en el sector transportes, ello no es obstáculo para que los señores Diputados puedan efectuar preguntas o aclaraciones sobre cualquiera de los temas que afectan a la competencia del Ministerio.

La política de transportes se ha desarrollado por el Ministerio en tres fases: la primera, dedicada a una serie de acciones de carácter urgente que tendía a establecer el esquema organizativo del Ministerio y a la solución de los problemas más urgentes que tenía planteado un Ministerio de nueva creación como el de Transportes y Comunicaciones; una segunda etapa la dedico el equipo ministerial a una reflexión en profundidad sobre los problemas del sector, con objeto de establecer cuáles eran los problemas reales de todos y cada uno de los modos de transporte, y todos y cada uno de los ámbitos del transporte, a fin de establecer unas directrices que orientaran global e integradamente la política de transportes, y esto es lo que ha pretendido el Libro Blanco; y una tercera etapa, que estamos iniciando, que es la ejecución, la puesta en práctica de esas directrices nuevas de la política de transportes.

La primera tarea se refiere a la acción

realizada básicamente en el último año y necesariamente debo hacer, siquiera sea brevemente, un balance sobre en qué han consistido estas acciones urgentes para poner en marcha los mecanismos de la Administración del Estado en este nuevo Ministerio, y para afrontar algunos de los problemas más urgentes en el ámbito de los transportes.

En primer lugar, fue necesario dotar de una estructura a este Ministerio de nueva creación y fruto de ello fueron los Decretos de 30 de marzo y el último de finales de año, en el que se han regulado la organización de los servicios centrales y los servicios periféricos del Ministerio.

En paralelo con ello, y en la línea de la política de reconocimiento de los entes preautonómicos, se han empezado a delegar competencias de cierta importancia en los órganos preautonómicos, primero en la Generalitat de Cataluña y en el Consejo General Vasco, y esta política ha seguido con otros entes preautonómicos.

Desde el punto de vista sectorial, las acciones más urgentes y más importantes en el campo de la aviación civil han sido, en primer lugar, la delimitación de competencias entre el Ministerio de Defensa y el de Transportes y Comunicaciones. Como saben los señores Diputados, la Subsecretaría de Aviación Civil, procedente de un Ministerio militar, el Ministerio del Aire, tenía imbricadas las funciones de la aviación civil con la aviación militar, y en plena armonía con el Ministerio de Defensa se estableció el Real Decreto-ley de 27 de abril que fijaba esta delimitación de competencias entre las áreas de la aviación civil y de la aviación militar.

Importante ha sido en este campo de la aviación la actuación en materia de personal. Cuerpos civiles afectos a la Administración militar, Cuerpos y personal del ámbito militar trabajando en el área de la aviación civil exigían una clarificación por nuestra parte, y fruto de eso fue el Decreto del pasado 10 de noviembre en el que se adscribía al Ministerio de Transportes y Comunicaciones personal civil funcionario de Cuerpos al servicio de la Administración militar, y fruto de eso es uno de los

proyectos de ley que se encuentran actualmente en las Cortes, y que es el proyecto de creación de distintos Cuerpos especiales de la Administración del Estado dedicados al ámbito de la aviación civil.

Una tercera tarea fue la reordenación de aeropuertos por Orden ministerial de 26 de junio de 1978, estableciendo una clasificación actualizada de los aeropuertos nacionales según su función y su importancia; la actualización de las tasas aeroportuarias, condición imprescindible para financiar nuestras necesidades de infraestructura en materia de aeropuertos y la Ley de Tasas Aeroportuarias que se encuentra actualmente en las Cortes pendiente de estudio por la Comisión de Hacienda; el seguimiento de la línea de convenios internacionales con países que nos interesan, como Méjico, Irán y China; la mejora del funcionamiento de determinada infraestructura aeroportuaria, como fue la construcción del aeropuerto "Reina Sofía", de Tenerife-Sur; el acondicionamiento de las pistas del aeropuerto de La Bacoya y diversas tareas en aeropuertos nacionales, como Pamplona, Lanzarote y Las Palmas o el establecimiento del ILS en Santander y Vigo.

Estas son las acciones más urgentes e importantes que, resolviendo o atendiendo problemas puntuales, hemos realizado en el Ministerio y en el ámbito de la aviación civil en el año 1978.

En relación con la marina mercante, las acciones más importantes han sido las ayudas financieras al sector con ese decreto conjunto de los Ministerios de Transportes, Economía e Industria de apoyo a la demanda de buques; el establecimiento del contrato-base entre el Estado y la Compañía Transmediterránea para las comunicaciones marítimas de interés nacional; el reconocimiento con carácter oficial de las Escuelas de Enseñanza Náutica de Santander y Gijón y el comienzo de la firma de determinados convenios internacionales en transportes marítimos de interés para nuestro país, como fueron el de Cuba y como han sido los recientemente aprobados de Costa de Marfil y Senegal.

En materia de los transportes ferrovía-

rios, dos actuaciones de ámbito general: la normativa sobre pasos a nivel y del transporte ferroviario por correspondencia y una acción seria de revitalización de nuestro principal ferrocarril, las líneas encuadradas en RENFE, mediante un contrato por rama que ha establecido las relaciones entre el Estado y la compañía de ferrocarriles en este año 1979 con una importante aportación al incremento de inversiones en el ferrocarril. Los niveles de inversión en los últimos cuatro años estaban en torno a los 24.000 ó 25.000 millones de pesetas, y en este año 1979 pasan a los 38.000 ó 39.000 millones de pesetas, lo cual implica un gran esfuerzo en mejoras de infraestructura y en la renovación del material ferroviario, con una contratación de unos 15.000 millones de pesetas en material ferroviario, lo cual ha hecho que, indirectamente, un sector que estaba al borde de la crisis, como el de la industria de material ferroviario, se encuentre en plenitud de actividad en estos momentos.

Programas de actuación urgente: el inicio del plan de redes arteriales, que se ha comenzado en Córdoba y están dándose los primeros pasos en Sevilla; una acción puntual, como la gestión de los transportes públicos interurbanos en la isla de Tenerife; la continuidad de los grandes planes de acción ferroviaria en puntos donde la saturación de tráfico o donde la insuficiencia de infraestructura han aconsejado acciones urgentes, tales como la trascendental obra de ampliación de la red ferroviaria en Asturias, la terminación de las obras en Barcelona-Sans, la electrificación de Sevilla, Cádiz y Huelva, el plan para hacer una nueva y mejor dotación de las líneas básicas de penetración en Andalucía o el taller ferroviario de Los Prados, en Málaga, y nuevos contratos de servicios tan importantes como los de TALGO o Coches-Cama.

Y en el campo de los ferrocarriles de vía estrecha, cuya máxima preocupación para el Ministerio es su seguridad puesto que las inversiones en este campo han sido muy inferiores a las de los ferrocarriles normales o de vía ancha de RENFE, el Ministerio ha establecido, y ha llevado ya al Consejo de Ministros, el Plan de Seguridad

de los Ferrocarriles de Vía Estrecha, con un volumen de inversiones en torno a los 10.000 millones, de los cuales los 2.000 primeros se ponen en ejecución precisamente en este año 1979.

En cuanto al transporte por carretera, se han realizado diversas acciones a corto plazo, como las actualizaciones tarifarias, tanto de viajeros como de mercancías, y de transportes, tanto regulares como discrecionales; el plan de infraestructura de estaciones de autobuses de viajeros y terminales de carga; el estudio de centros de contratación; el convenio de RENFE con las asociaciones de empresarios transportistas de carreteras, propugnando la constitución de empresas mixtas; las juntas de conciliación e información del transporte terrestre, que han resuelto el "impasse" en que desde hace varios años se encontraban las célebres Juntas de De Tasas; las Juntas Consultivas del Transporte por Carretera, establecidas por Orden de junio de 1978, que significa la incorporación para el tratamiento de determinados problemas en la información y en la consulta a los sectores implicados en las decisiones de la Administración para el transporte por carretera; y diversas medidas de ordenación del transporte mecánico por carretera, como la inscripción de las empresas en el registro administrativo, títulos habilitantes para el ejercicio profesional, etc.

Y, finalmente, en el campo del transporte urbano, lo más importante en la gestión de acciones urgentes del Ministerio fue lo que yo llamaría inevitable decisión del Gobierno de hacerse cargo e intervenir el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, cuya situación no podía continuar más en el planteamiento empresarial, económico y financiero en que se encontraba, con una acción urgente de conservación y de mejora de su seguridad, que implica un plan urgente de más de 5.000 millones de pesetas en cinco años, de los cuales 2.700 están ya contratados, y el gran esfuerzo, en la línea de lo que luego señalaré respecto al Libro Blanco del Transporte, de potenciación de los transportes colectivos, que ha llevado a un plan, hoy ya en ejecución, para llevar la red del Metro de Madrid de 56 ki-

lómetros a casi 100 en cuatro años, lo que implica que en estos próximos cuatro años vamos a realizar un esfuerzo de puesta en servicio de líneas de Metro casi igual al que se ha hecho en los cincuenta últimos años de Ferrocarril Metropolitano.

Similar plan se está estudiando para Barcelona. Es sabido que los Ferrocarriles Metropolitanos de Bilbao y de Sevilla están iniciando su construcción, y tengo la satisfacción de anunciar que próximamente podré trasladarme a Valencia para establecer un plan similar; no puede hablarse de Metro en Valencia en sentido estricto, pero sí de acción coordinada entre los ferrocarriles de cercanías y la penetración con la vía o solución subterránea, tipo Metro, para encajar todo el conjunto de red ferroviaria de cercanías de la ciudad de Valencia y de su importante entorno de aglomeración urbana.

Esta es, en breves líneas, la primera de las acciones, el conjunto de acciones urgentes que en la primera etapa de su actuación realizó y planteó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Pero no basta —y así lo entiende y lo ha entendido el equipo del Ministerio— resolver el problema a corto plazo que la dinámica de un Ministerio tan complejo y tan difícil como el Ministerio de Transportes plantea en su gestión política, administrativa y económica cotidiana. Era preciso hacer una reflexión en profundidad de cuáles eran los problemas del sector transportes para elaborar una política de largo alcance y a largo plazo, coherente e integrada.

Esto es lo que venimos estudiando desde el verano del año pasado, con numerosos estudios y trabajos, cuya síntesis se ha plasmado en el Libro Blanco del Transporte, que he tenido el honor de entregar y de presentar hace unos días a la prensa.

¿Qué es el Libro Blanco del Transporte? Es, me atrevo a decir, el primer esfuerzo serio de realizar un análisis en profundidad, no de cada uno de los modos de transporte que se ha hecho en otras etapas históricas (impulsar carreteras o ferrocarriles o dar impulsos determinados al transporte marítimo o a la aviación civil, sino de

terminar el conjunto de los problemas del transporte; analizarlo, no subsectorialmente, sino en su conjunto, y plantear una opción a las Cortes, al Gobierno, al país, de política integrada, seria y coherente de transportes a largo plazo.

¿Qué pretende el Libro Blanco del Transporte? Pretende analizar la situación actual del transporte; fijar los objetivos y señalar la forma operativa en que esos objetivos pueden configurar una nueva política de transporte para la década del año 1980.

El Libro Blanco significa, en definitiva, un compromiso del Gobierno para lograr: un sistema eficaz de transportes al mínimo coste para la comunidad; una racional ordenación y coordinación de los diversos modos de transporte, pero dentro del conjunto de un sistema de transportes; la evaluación del impacto del transporte en las distintas actividades económicas y sociales del país; el control de los efectos negativos del transporte sobre la contaminación, el deterioro ambiental, la congestión y el consumo excesivo de energía; la ordenación del territorio y, con ella, la integración de las distintas regiones y, en especial, de las más marginadas del contexto económico general.

El Libro Blanco realiza un análisis —creo que es una aportación interesante— de la evolución histórica del transporte en lo que va de siglo y, especialmente, en los últimos cuarenta años; sitúa al transporte dentro del contexto económico nacional del país, aportando los datos básicos sobre su participación en el producto interior bruto, en la formación bruta de capital; fija la dimensión laboral del transporte que ocupa, directa e indirectamente, a más de 1.800.000 personas, y todo el conjunto de implicaciones que tiene el transporte en la vida nacional.

Pero, tal vez, lo más interesante de este Libro Blanco del Transporte, del cual estoy haciendo una apretada síntesis, sea su capítulo III, en el que se establecen las grandes líneas de la nueva política de transportes. Aquí ha habido que hacer una opción entre los principios tradicionales neoliberales de la Comunidad Económica

Europea que rigen, no totalmente, pero en buena medida, la política de transportes del Mercado Común desde hace diez o quince años, y que está basada en tres principios sencillos: libertad de elección del usuario; asimilación o situación, en las mismas condiciones, de los diversos modos de empresas de transportes; y, en tercer lugar, la coordinación de inversiones.

Entendemos que esta política, si bien está clara en sus principios, no es de plena aplicación, porque la libertad del usuario puede ser una libertad teórica condicionada a la posibilidad de infraestructura del servicio que le ofrece la Administración o el sistema en conjunto de transportes que le coloca en la misma situación de competencia; empresas tan distintas como pueden ser una empresa marítima, aérea o de carretera, que puede ser un objetivo deseable, pero que a veces roza la utopía.

En el complejo mundo del transporte no basta con una coordinación, sino que hay que ir, en la mayoría de los casos —y ésta es la opción del Libro Blanco—, a una verdadera planificación de las inversiones del transporte.

Por eso, aun dentro del contexto que es el nuestro constitucional de la economía de mercado, y sin apartarse de los principios establecidos en el Mercado Común, y sin asumir, por supuesto, los principios de planificación total de los países regidos por una economía socialista, el Libro Blanco del Transporte establece unos principios que se centran en estos cinco puntos que voy a leer.

La política de transportes estará primero en armonía con la política económico-social del Gobierno, en la cual se integra. Segundo, el Estado y los entes regionales, provinciales o locales realizarán directamente, o mediante concesión, las infraestructuras básicas de los distintos modos de transporte, cuyo carácter nacional, regional o local será definido de acuerdo con los textos constitucionales. En tercer lugar, las empresas privadas y públicas de transporte actuarán en régimen de competencia. Se dará prioridad al sector privado en el transporte de carreteras y en el marí-

timo, y al sector público en el transporte aéreo y en el transporte ferroviario. El Gobierno evitará situaciones de competencia desleal y de abuso de posiciones dominantes. El cuarto principio básico es que el Estado garantizará a los usuarios un nivel de calidad para, al menos, una de las relaciones posibles entre las de los diversos modos de transporte, teniendo en cuenta los volúmenes de tráfico, tanto en viajeros como de mercancías. En todo caso, se respetará la libertad de elección del usuario, salvo limitaciones de carácter excepcional. Por último, se establecerá una planificación de las inversiones en infraestructuras y de los servicios públicos de transporte bajo las reglas de racionalidad técnica y económica para asegurar la eficiencia objetiva de los recursos disponibles.

En cuanto a los objetivos del Libro Blanco, se establecen diecinueve objetivos de política de transportes, relativos a los siguientes puntos: utilización racional de recursos y ahorro energético; unificación de competencias; mejora del medio ambiente; seguridad en el transporte; mercancías peligrosas; ordenación del territorio; reparto de tráfico; régimen laboral, fiscalidad del transporte; subvenciones por obligaciones de servicio público; transporte combinado; evaluación de proyectos de inversión; acceso al mercado; dimensión empresarial; investigación; ciudadanos con problemas especiales; integración del territorio; integración en las Comunidades Económicas Europeas y empresa pública.

El Libro Blanco ha analizado también aspectos esenciales como la opción entre transporte colectivo y transporte privado. En este punto se ha definido la política de transportes en los siguientes aspectos: la política de transportes nunca tratará de reducir la adquisición y disfrute del vehículo privado, pero impulsará su utilización racional en beneficio de la colectividad; se impulsará decididamente el transporte colectivo, en cantidad y calidad y se establecerán determinadas medidas de disuasión del tráfico privado, especialmente en el tráfico de las grandes ciudades. Tal vez es éste uno de los puntos más interesantes del Libro Blanco, porque rompe con

la vieja opción, que entendemos simplista y no ajustada a la realidad, de elegir entre carretera o ferrocarril, o entre carretera o aviación, o entre uno u otro modo de transporte. El Libro Blanco entiende que todos y cada uno de los modos de transporte tienen su función que cumplir de acuerdo con sus puntos fuertes o con sus capacidades en el mercado de transportes, y que cada uno de ellos es útil y necesario en el conjunto del sistema, para un determinado tipo de tráfico para los cuales es el modo más rentable, económica y socialmente.

En esta línea, el Libro Blanco potencia al ferrocarril en el tráfico de cercanías de las grandes ciudades, en el transporte de mercancías de grandes masas a largas distancias y en el transporte de viajeros en corredores de gran densidad de población. El transporte privado de viajeros debe transferirse parcialmente al transporte colectivo en las relaciones cotidianas domicilio-trabajo. El transporte regular de viajeros por carretera debe ser planificado y coordinado con el tráfico ferroviario y sustituir a éste en las líneas de débil tráfico. El transporte de mercancías por carretera, que hoy está sobredimensionado, debe adecuarse a la demanda y potenciarse en los transportes de corta y media distancia. Los transportes especializados deben desarrollarse en todos los modos, según la naturaleza de las mercancías. El transporte aéreo regular interior, una vez superadas las distorsiones tarifarias que hoy le favorecen, debe dedicarse preferentemente a largas distancias y, en casos especiales, a medias distancias. El transporte aéreo nacional debe incrementar su participación en los vuelos "charter". El tráfico marítimo de cabotaje ha de ser reimplantado en relaciones y tipos concretos de cargas, en los que resulta el modo más rentable. El transporte marítimo exterior precisa un gran esfuerzo de potenciación para lograr una mayor participación en nuestro mercado exterior. Todas estas directrices deben implantarse progresivamente como líneas de tendencia, puesto que un cambio brusco en las asignaciones de tráfico crearía problemas económicos y sobre todo sociales

de tal gravedad que no podrían ser asimilados por el sector ni por el conjunto de la economía nacional.

Esto —y me he entretenido un poco más— es el esquema básico de ideas, aunque puedan parecer áridas, que en el campo de los principios, en el campo de los objetivos y de las grandes opciones de la política de transportes ha establecido el Libro Blanco.

A continuación analiza cada uno de los modos de transporte; cuáles son los problemas, los objetivos y las medidas operativas que hay que adoptar en el transporte por carretera, aéreo, marítimo, ferroviario, y en los modos especiales de transporte, como pueden ser los transportes por tubería —oleoductos o gaseoductos—, o los transportes por cable.

Dedica especial atención el Libro a la seguridad del transporte en dos grandes áreas. La seguridad del transporte en general, es decir, la accidentalidad en el transporte y la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas.

Saben SS. SS. que el modo que aporta una mayor accidentalidad es el transporte por carretera, algo más de 4.800 muertos al año en accidentes de tráfico; y que los modos más seguros en viajeros son el transporte aéreo y el transporte ferroviario.

En esta línea propone el Libro —como en otros países— una inspección especial de los vehículos de transporte y de las infraestructuras en los puntos de mayor accidentalidad— en lo que se llama, en técnicas de tráfico, puntos negros, y la creación de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, organismo que existe en otros países, como el gran supervisor de la seguridad y de la accidentalidad del transporte.

En cuanto a las mercancías sabemos todos —o debemos saber— que más de 400 mercancías peligrosas, en mayor o menor grado de peligrosidad, circulan todos los días por nuestras carreteras, por nuestros ferrocarriles, o acceden a nuestros puertos. Es el tributo de riesgo que paga la sociedad moderna al desarrollo y que de vez

en cuando nos produce accidentes graves que pueden estar en la memoria de todos.

Como consecuencia de esto, el Gobierno aprobó hace cuatro o cinco meses el Plan de Seguridad de Transporte de Mercancías Peligrosas, que estamos desarrollando. Y espero que en un próximo —no éste, pero tal vez el siguiente— Consejo de Ministros podamos aprobar el Reglamento nacional del transporte de mercancías peligrosas que, por darles una idea a SS. SS., tiene más de 400 páginas; el Decreto de normas complementarias de mercancías peligrosas y el Decreto de carga y descarga de este tipo de mercancías peligrosas.

Otros aspectos que aborda el Libro Blanco es la investigación en los transportes, potenciando este instrumento tan necesario y ausente hasta ahora, como es el Instituto de Estudios e Investigación de Transportes y Comunicaciones. La financiación de los transportes tocando los dos temas básicos: la política tarifaria, que hoy está tremendamente distorsionada, y la relación de tarifas aviación-ferrocarril, que en España es uno cuando en los países de la Comunidad Económica Europea es dos o mayor de dos.

Nuestras tarifas aéreas de tráfico interior son dos y tres veces inferiores a las de Alemania, Francia o Inglaterra; mientras que nuestras tarifas ferroviarias son, proporcionalmente, más caras; las marítimas más bajas y las de carretera se mueven en un término medio.

Nos encontramos, por tanto, ante un esquema distorsionado de tarifas que nos está masificando el transporte aéreo, hasta el punto de que no tenemos capacidad suficiente para inversión en infraestructuras aéreas de aeropuertos y aeronaves; mientras que estamos infrautilizando inversiones importantes de tipo ferroviario o portuario.

Junto a esto, y en este importante tema de la financiación, dada la importancia que tienen los transportes urbanos, diría que es un capítulo estelar en el Libro Blanco del Transporte la consideración de los transportes en grandes aglomeraciones urbanas, y establece la posibilidad de financiación, no sólo con las inversiones en in-

fraestructuras que puede aportar el Estado, sino con tarifas o aportaciones de impuestos especiales por los beneficiarios del conjunto del transporte en las colectividades o aglomeraciones urbanas, donde estos grandes transportes se dan.

Toca también el transporte y la ordenación del territorio las tareas necesarias para plantear la integración de España en el Mercado Común en el ámbito de los transportes, fundamentalmente en el campo de la adaptación legislativa y de la formación de nuestro personal que se realiza en el tráfico internacional, o de nuestro personal funcionario para adaptar las normas de transporte de la Comunidad.

Y un capítulo importante, el capítulo X, es el que hace referencia al transporte y la energía. Saben SS. SS. que el 20 por ciento del total de la energía primaria consumida en España se dedica al sector transporte; que de este 20 por ciento un 98 por ciento es energía de origen petrolífero, puesto que sólo los oleoductos y ferrocarriles electrificados no utilizan como sistema de energía de transporte los derivados del petróleo. Y que de esta parte, la mayor de ella, el 75 por ciento, la utiliza el sector carreteras, un 60 por ciento los coches privados, mientras que el transporte marítimo ocupa un 12 por ciento de esta energía, y el transporte aéreo un 10 por ciento.

He aquí otro de los grandes temas que van a condicionar en el presente y próximo futuro la política de transportes. Fruto de ello es un conjunto de medidas que se establecen para lograr el ahorro energético en el sector transporte, bien entendido que no es este sector aquel en que mayoritariamente puede hacerse ahorro de energía, sino que probablemente es el sector de dedicación de energía al consumo urbano, al consumo doméstico y al consumo industrial. No obstante, se establece un conjunto de medidas para lograr el ahorro energético en el sector transporte, como son: los precios reales en los productos petrolíferos, que den lugar a una mejor utilización de los mismos y a una adecuación en la utilización de los diversos modos de transporte en relación a sus

costos; un fomento de una mayor ocupación de vehículos privados, favoreciendo el uso compartido de los mismos. Son las técnicas de Carpool que se han utilizado en algún país con mejor índice de ocupaciones, y por tanto de rendimientos energéticos. La utilización en vehículos de gran capacidad con horas de ocupación. La fiscalidad sobre el consumo de forma que resulte favorecido el empleo de vehículos con mejores rendimientos. La introducción de elementos que disminuyan las resistencias al avance mejorando las características aerodinámicas de los vehículos. ¿Saben ustedes que una simple visera en vehículos articulados y camiones puede ahorrar un 10 ó un 15 por ciento de energía en un camión y que se está iniciando una investigación a fondo en Estados Unidos para nuevos vehículos, que significa un menor costo energético? La puesta a punto de los vehículos privados, y un conjunto de medidas tendentes a mejorar el rendimiento energético del sector transporte, etc.

Pues bien, todo este análisis del sector transporte lleva a la tercera etapa a que me refería, en la política del Ministerio de Transportes.

El "Libro Blanco" no es un libro blanco en el sentido estricto de la palabra que se limita a un análisis de la situación, de detectar problemas, sino que establece una política operativa, unas directrices operativas que se transforman en un conjunto de medidas tendentes a establecer la nueva política de transportes para la década de los años 80. Y ello se plasma en un conjunto de 10 leyes, 12 decretos, 18 programas y nueve acciones especiales que propugna el Libro Blanco del Transporte. Todo esto planificado en tres fases que se desarrollarán a lo largo de año y medio.

No haré una consideración singular de cada uno de los decretos, programas o planes especiales. Los señores Diputados tienen el Libro Blanco y pueden estudiarlo; pueden hacer todas las observaciones que deseen al Ministerio de Transportes o pedir las aclaraciones que consideren oportunas. Pero sí enlazando con mis prime-

ras palabras haré una breve reflexión sobre los proyectos legislativos que propugna este Libro Blanco del Transporte y que serán remitidos sucesivamente al Congreso de los Diputados y al Senado.

Hoy hay en materia de transportes tres leyes importantes en esta Cámara: la Ley del Metro de Madrid; la Ley de Cuerpos Especiales en el Transporte Aéreo, en la Subsecretaría de Aviación Civil; y la Ley de Tasas aeroportuarias, que permitirá financiar las infraestructuras del transporte. Junto a ello, las leyes que propugna el Libro Blanco situaría en cuatro grandes leyes, que van a ser el marco básico legislativo del sector: la nueva Ley del Transporte por Carretera, que, obviamente —y en esto están de acuerdo todos los conocedores del sector— debe sustituir a las dos leyes del año 1947 sobre coordinación del transporte mecánico por carretera; la Ley del Plan General de Ferrocarriles 1980-1990, que debe establecer el marco de acción de gerencia y de inversiones de nuestros ferrocarriles en la próxima década; la Ley de Ordenación del Transporte Marítimo, puesto que se dan las nuevas circunstancias, una nueva coyuntura en el transporte marítimo internacional con una tremenda competencia que pone en riesgo la supervivencia de nuestra flota mercante, y la Ley del Transporte en las grandes áreas urbanas, que defina el marco de la estructura, gestión y financiación de los transportes en dichas áreas metropolitanas.

Junto a ello hay otras leyes importantes, aunque no básicas, en la configuración de la nueva normativa legislativa del sector, como son la revisión de la ya centenaria Ley de Policía de Ferrocarriles; la que aborde el grave problema de formación de pilotos civiles que tenemos en el transporte aéreo, dando autonomía a la Escuela Nacional Aeronáutica y modificando su estructura y funcionamiento, y la Ley de Transporte Portuario; la nueva Ley Penal y Procesal de la Marina Mercante y de la Navegación Aérea que esté acorde con el Código de Justicia Militar que hoy tiene en estudio este Congreso de los Diputados, y las dos leyes a que hacía referencia antes

de Tasas aeroportuarias y de Cuerpos Especiales.

Podríamos hablar, Señorías, durante muchas horas sobre cuál es en profundidad el planteamiento del Ministerio de Transportes en cuanto a la nueva política de transporte, pero creo preferible que ustedes puedan leer con serenidad y en profundidad esta aportación que considero importante del Libro Blanco del Transporte y que ustedes puedan pedir todo tipo de aclaraciones o efectuar todo tipo de sugerencias o propuestas de rectificación al Ministerio.

Yo, simplemente, quiero decirles que recabo su colaboración. Hay una importante tarea legislativa a realizar y de ella debe ser básicamente protagonista el Pleno del Congreso de los Diputados y esta Comisión de Transportes y Comunicación del Congreso. Para esta tarea les pido a todos, de verdad, su colaboración y yo ofrezco la mía y la de mi Departamento.

Muchas gracias a todos. Estoy dispuesto, señor Presidente, a contestar a las preguntas que se me hagan.

El señor PRESIDENTE: Si el señor Ministro y SS. SS. lo entienden conveniente suspenderíamos la sesión un cuarto de hora para que se pudieran formular preguntas por escrito y otro cuarto de hora para que el señor Ministro pudiera ordenarlas y contestarlas, independientemente de lo que hagamos luego. (*Asentimiento.*)

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: El señor Arredonda tiene la palabra.

El señor ARREDONDA CRECENTE: En primer lugar, agradecer al señor Ministro su explicación y preguntarle si en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones hay algún plan o algunas medidas para zonas o áreas que sean deprimidas, porque todos sabemos lo que afecta el trans-

porte y las comunicaciones a esas zonas. Me tengo que referir al caso de Andalucía (aunque hay otras zonas de España con esos problemas y otros Diputados lo pueden hacer) en dos puntos que son claves, no solamente el sistema de las propias carreteras, que yo creo que será el único caso de España en que dos ciudades no están comunicadas, como es Cádiz y Huelva, aun con el problema que hay en medio del Coto de Doñana, sino el problema del transporte aéreo.

Hoy se recogen algunas opiniones —vienen en el periódico "El País"— de dirigentes de la compañía Iberia, los cuales dicen que hay un problema de comunicaciones dentro de capitales —nombran concretamente Almería y Sevilla— y las dudas que tienen ellos de que algunas compañías que se hicieran cargo de esos transportes al final revirtieran en la propia Iberia en función de las pérdidas que hubiera.

Ese es un problema grave. Yo tengo noticias de empresarios de la propia hostelería de la Costa del Sol en el sentido de que si hubiera un sistema de comunicaciones entre Málaga y Sevilla, por ejemplo, Málaga y Granada, pero concretamente entre Málaga y Sevilla, estaría cubierto; quizá al principio no, como todas las cosas que se ponen en marcha, pero eso podría llegarse a cubrir porque en el momento en que la Costa del Sol no fuera del Sol, como dice su nombre, podrían irse a Sevilla y a otras zonas los grupos de turistas en el mismo día y volver.

Es decir, yo creo que se podría llegar a un punto de rentabilidad, o por lo menos buscar alguna fórmula junto con las Diputaciones o con la propia Junta de Andalucía; en fin, buscar algunas fórmulas, dado que es grave la situación en que nos encontramos.

Y para terminar, como último punto de expresión, parece ser que algunas de las razones esgrimidas, aparte del montaje de la General Motors, es que ubicar el sistema de transportes en una zona como la andaluza sería grave para sacar después de allí los materiales o las piezas que se tuvieran que construir.

En definitiva, que sin un sistema de co-

municaciones bueno en Andalucía es imposible hablar de desarrollo. Yo creo que es el tema más grave que puede afectar, y ése es el punto, ya que en otras áreas estarán igual.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez-Terán Hernández): Plantea el Diputado señor Arrendonda, en el fondo, dos cuestiones distintas: una, las zonas deprimidas y, otra, el transporte en conjunto regional de Andalucía.

En cuanto a las zonas deprimidas, ha sido una de las preocupaciones de la nueva política de transportes. Uno de los subcapítulos se dedica a los transportes de ámbito especial, y si bien uno afecta al transporte de las grandes aglomeraciones urbanas, otro se refiere a transporte en zonas rurales deprimidas.

¿Qué ocurre en estas zonas rurales? Que al haber una disminución de la población hay una disminución de tráfico. Las líneas regulares, o discrecionales, pero básicamente regulares de viajeros, pierden tráfico y, por lo tanto, se está produciendo un proceso de degradación del transporte, básicamente el de carretera, a estas zonas deprimidas.

El Libro Blanco lo estudia en uno de sus apartados especiales y establece la necesidad de que por los Ministerios competentes, básicamente el de Transportes y Obras Públicas, se establezca un programa de mejora de accesibilidad a las carreteras de comarcas y subcomarcas, y sobre todo que tengan imaginación o que determinen fórmulas innovadoras en los transportes de tipo rural en las zonas deprimidas, como puede ser utilización de microbuses en vez de los autobuses regulares, como pueden ser autobuses postales con posibilidad de transportes viajeros, la utilización de automóviles particulares que, con un determinado pago, puedan hacer servicios públicos, etc.

Este es uno de los problemas de transporte, no en dimensiones, como el de las grandes aglomeraciones urbanas, pero sí singular, porque se produce una progresi-

va degradación de las líneas regulares del transporte a las zonas rurales deprimidas.

El segundo tema que plantea es el del transporte de conjunto en Andalucía. En cuanto al sistema de carreteras, debería responder, y deberá responder si la Comisión lo desea, el Ministro de Obras Públicas, puesto que es el competente en esta materia. No obstante, como hemos hablado de estas materias, para que haya una coordinación en la de transportes, puedo decir que, aparte del tema central —Cádiz-Huelva, que no está condicionado por la política de transportes, sino por las razones ecológicas del Coto de Doñana—, el proyecto, en el sentido estricto, está hecho. Yo diría, en grandes líneas, que no se va a avanzar en política de autopistas intensamente en este año y en los próximos, hasta que no cambie la coyuntura, pero que el Ministerio de Obras Públicas sí quiere impulsar la conservación de carreteras y el Plan Nacional de Carreteras para dar un nuevo impulso a las carreteras normales o de tipo Redia. En este conjunto está la acción de Andalucía y no entro en mayores precisiones, porque, como digo, compete al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

En cuanto al transporte aéreo, las principales relaciones, dentro de las necesidades del conjunto nacional, en cuanto a las líneas regulares Málaga-Madrid, Granada-Sevilla, están con un nivel razonablemente bueno.

El problema que plantea Andalucía y que me han planteado en varias ocasiones que la he visitado, es el de las relaciones transversales: el eje Almería-Málaga con Granada y Sevilla, Cádiz-Huelva.

Aquí vista la demanda y las posibilidades de aeronaves que hoy tenemos y el programa de adquisiciones de aeronaves por Iberia para líneas regulares, es difícil que podamos establecer líneas regulares con aviones de gran capacidad. Entonces se plantea el tema del establecimiento del tercer nivel, el que popularmente se ha llamado el "Saltamontes" en el lenguaje de la prensa y de los medios de comunicación social andaluces.

La impresión general que tenemos por los estudios que se han realizado es que

no estamos al nivel de desarrollo adecuado para establecer generalizadamente el tráfico de tercer nivel. El tráfico de tercer nivel está, por supuesto, establecido de hecho en las islas Canarias y Baleares. Ahora bien, de todo el conjunto nacional, donde entienden los Servicios Técnicos de la Subsecretaría de Aviación Civil que puede establecerse el primer tráfico de tercer nivel es en Andalucía, no con grandes aviones de líneas regulares, sino con aviones de menor capacidad, tipo, podíamos decir, "Aviocar", y si hay mayor tráfico tipo "Fokker" o tipo "Davesa", que es el que se está usando ahora en Málaga-Melilla. Este tipo de aviones puede constituir la primera línea de vuelos transversales en Andalucía. Yo he dado vía libre a la Subsecretaría de Aviación Civil para que me estudie qué tipo de tráfico puede haber y en qué relaciones puede ser más rentable, porque ahí se juzga según los intereses de cada provincia con múltiples combinaciones entre las ocho provincias andaluzas, pero yo entiendo que puede ser el primer vuelo tipo tercer nivel que se establezca en España.

Parece clara una relación del eje Almería-Málaga con el eje Sevilla-Huelva a priori, pero esto, como digo, me lo están estudiando y cuando esté definido celebraremos un primer concurso sobre este tipo de líneas aéreas de Andalucía.

Y en cuanto al otro tipo de transportes, el transporte ferroviario, se ha hecho y se está haciendo un gran esfuerzo en electrificar los principales ejes del ferrocarril en Andalucía. Yo tuve la satisfacción de inaugurar el de Sevilla-Huelva —ya electrificado—, Sevilla-Cádiz, Sevilla-Córdoba y creo que si no me falla la memoria se está llegando a Málaga. Desde el punto de vista ferroviario, nuestra máxima preocupación es la línea de Algeciras, porque tiene un trazado tremendamente difícil y cuesta centenares de millones dar una cierta calidad de infraestructura a esta línea. Nuestro máximo esfuerzo —yo lo anuncié en Sevilla hace dos o tres meses— es incrementar y mejorar la capacidad del eje básico de penetración en Andalucía, es decir, la línea de Madrid-Despeñaperros, con-

tinuar hasta Espeluy y Córdoba, porque de ella surge la línea a Granada-Almería, Málaga-Jaén, Sevilla-Córdoba y Cádiz.

Aquí tenemos programadas un conjunto de inversiones de mil millones de pesetas para hacer todo el trazado con doble vía, con pasos a distinto nivel, con capacidad para alcanzar velocidades máximas de 140 kilómetros por hora y velocidades comerciales de 100 ó 110 kilómetros por hora. Este es un conjunto de mejoras generales de la línea de Andalucía que se ha puesto en marcha con el material correspondiente. Porque Andalucía y Extremadura siempre se han quejado de que se mandaba material usado para sus líneas y tuve la satisfacción de inaugurar el tráfico Sevilla-Huelva con material absolutamente nuevo y con unidades de trenes eléctricos también nuevas.

El señor PRESIDENTE: El señor González Vila, del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

El señor GONZALEZ VILA: Tengo un rosario de preguntas que deseo formular. Para no perder el hilo de la sesión, seguiremos con las carreteras.

En primer lugar, en Huelva, en nuestra circunscripción, ya que estamos hablando de Andalucía, tenemos dos problemas muy preocupantes en cuanto a comunicaciones. Uno de ellos es la comunicación entre Extremadura y Huelva. Sabemos, nos consta, lo vemos, que en la sierra de Huelva ya se están poniendo medidas y reparando esta carretera, noticia que en su día el anterior Ministro señor Garrigues Walker nos había comunicado, pero quisiéramos saber dónde va a terminar esa carretera, qué nos puede ampliar sobre qué tipo de carretera sería y en qué período de tiempo tendría que concluirse.

La otra es la carretera Sevilla-Huelva, que en un principio se dijo que se llamaría autopista; ahora han dicho que solamente un tramo de la parte de Sevilla y otro cercano a Huelva serían autopistas y el resto sería autovía.

También nos preocupa tremendamente, ya que es una ciudad que no tiene aéro-

puerto, aunque a corta distancia tenemos el gran aeropuerto de Sevilla, el retraso que origina a los habitantes de Huelva el tener que cruzar Sevilla para llegar a ese aeropuerto. En la visita que hace un año nos hizo el anterior Ministro nos habló de la posibilidad de realizar un estudio para construir una carretera de circunvalación de Sevilla con el fin de enlazar con la carretera de Madrid casi frente al aeropuerto, con lo que llegaríamos a él en un tiempo mínimo y sin tener que pasar la penuria de cruzar Sevilla. Esto referente a las carreteras.

En cuanto a la marina mercante, quería remitirme al 27 de junio de 1978, fecha en que llevamos al Parlamento una proposición no de ley, que fue aprobada por mayoría, con un voto en contra y una abstención, en la que decía: "a) Establecer un Código de la Marina Mercante que sustituya a la Ley Penal Disciplinaria, contemplando, con arreglo a la ordenanza actual, los aspectos penal, procesal y disciplinario que la vida específica en el mar exige, adaptándolo a los principios establecidos en la Constitución y la defensa nacional". Lo referente a este punto ya sabemos el retraso que lleva debido a la no terminación del Código de Justicia, pero sí quisiéramos que nos contestase el señor Ministro en qué situación se encuentran estos trabajos y si tenemos acceso a los mismos.

Existe otro punto que también fue aprobado el 27 de julio, que es el de realizar la reestructuración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, delimitando las facultades entre dicho Ministerio y el de Defensa Nacional en materia de pesca y marina mercante, manteniendo, en todo caso, las competencias derivadas de la necesidad de la defensa nacional. Sobre este tema, que supongo se entiende debe ir encaminado al modelo europeo de capitánías de puerto, donde el personal civil tenga acceso y sea controlado, esto sin menosprecio, decíamos en aquella proposición no de ley lo que tiene que ver la defensa nacional y las actuales Comandancias de Marina, pero es un deseo —no solamente hablo como miembro del Grupo Parlamentario Socialista, sino como marino— el que

la Administración en materia de marina mercante y pesca pasase a la Administración civil.

El otro punto es el relativo a la pesca y sobre él deseo realizar las siguientes preguntas. En los Acuerdos de la Moncloa se hablaba de reestructuración de la pesca (nosotros decimos que al Parlamento no ha llegado nada, nos consta, al respecto de la reestructuración de la pesca) y se ponía como plazo el 30 de junio de 1978. Un año perdido. No sabemos nada sobre esta reestructuración en el sector. Al Parlamento no ha llegado nada sobre el tema y quisiera saber qué es lo que hay respecto a la reestructuración de la pesca.

Por lo que respecta al tratado, que es una preocupación muy grande, para la zona sudatlántica de Senegal, Marruecos y Portugal quisiera saber si nos puede ampliar algo más de lo que nos haya dicho la prensa al respecto. Concretamente, sobre la normativa de pesca en cuanto a Portugal no la conocen nuestros patronos de pesca ni nuestros trabajadores y se están viendo con dificultad —eso me lo decían no hace cuarenta y ocho horas— a la hora de pescar, ya que no saben las cantidades de especies que tienen que pescar, porque desconocen esa normativa que no les ha llegado.

En cuanto al seguro de desempleo y ayuda financiera a la flota, que ha tenido que pasar por estas vicisitudes anteriores, debidas al asunto de Marruecos y Portugal, no han recibido nuestros armadores ayuda financiera, cosa distinta a lo que ha ocurrido en el caso del Norte y en Canarias, que sí han tenido apoyo económico. Incluso notamos que ha habido una marginación en la zona sudatlántica en Andalucía, Huelva y Cádiz, concretamente, ya que cuando ha habido seguro de desempleo para los trabajadores, no para los armadores, se ha quedado en cuantía inferior a las zonas mencionadas anteriormente.

Hay otro problema que nos preocupa tremendamente, sobre todo en Huelva, que por ser zona muy contaminada —contaminada me refiero a las aguas marinas, también a la atmósfera, pero el caso que nos ocupa es el de las aguas marinas— hace

que padezcamos deterioros en los caladeros. En su día, el anterior Subsecretario de la Marina Mercante nos había prometido un buque del Instituto Español Oceanográfico, tipo "Ancora", de siete u ocho metros de eslora, que sería el primer punto de partida para establecer un Instituto Oceanográfico en Huelva —centros que existen en todas las zonas de España, salvo en dos, y una de ellas es Huelva—. Y yo pregunto: ¿Qué hay sobre este tema?, ¿qué tiene pensado el Ministerio de Transportes al respecto? También me gustaría saber qué pasa con ese buque, que estamos añorando que llegue a Huelva para empezar a funcionar y hacer nuestras quejas con razonamientos, en cuanto a la contaminación, ya que se habla sobre la misma, pero hay que estudiarla debidamente y para ello es necesario y fundamental este buque.

Por otra parte, también sabemos que dadas las dificultades que existen en la pesca, y que en el futuro seguirán existiendo, posiblemente tendremos que dejar muchos puestos de trabajo del mar en la zona de la que provengo, la de Huelva, la sudatlántica del golfo de Cádiz, zona muy rica en marismas y muy adecuada, por tanto, para los cultivos marinos, las piscifactorías, moluscos y parcelas de marisco. ¿Qué tiene previsto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones al respecto? Consideramos que sería urgente tomar medidas adecuadas para potenciar los cultivos marinos y las piscifactorías, ya que la zona es rica y ello puede tener grandes posibilidades de futuro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Agradezco al señor González Vila las preguntas numerosas que me ha formulado y voy a procurar contestarlas —porque todas ellas requerirían una sesión—, con la mayor brevedad posible.

En el primer tema remito la cuestión al Ministerio de Obras Públicas. Yo puedo pedir una contestación por escrito y remitírsela al señor Diputado.

Más que como Ministro, como antiguo hombre dedicado profesionalmente a los te-

mas de carretera, lo que puedo contestar es que respecto a la carretera de la Sierra es propósito del Ministerio de Obras Públicas que todo el eje Sevilla-Gijón, toda la llamada "Ruta de la Plata", tenga tratamiento similar al tipo Redia, que se ha iniciado en algún tramo, que uno de los peores es el de Mérida a Sevilla, especialmente en el tramo de la Sierra y que según mi información está en obras. El propósito es seguir haciendo diversos tramos, para dar a ese eje occidental norte-sur de la Península un tratamiento importante tipo Redia.

En cuanto a la carretera Sevilla-Huelva, lo que sé de esto, y condiciono mi respuesta a las que dé el Ministerio de Obras Públicas, es que ciertamente estuvo en los planes de autopistas sacar a concurso el tramo Sevilla-Huelva. Como suceden con otros tramos de autopista, han quedado retenidos todos estos programas de desarrollo, con lo cual hay un tramo de autovía en la salida de Sevilla, previsto otro tramo de autovía en la salida de Huelva y la carretera normal, tipo Redia, entre ambos tramos. Y queda el proyecto, que yo sepa no contratado, tal vez el señor Diputado lo sepa mejor, del enlace exterior de Sevilla, que permita —sin atravesar la ciudad— llegar al aeropuerto. Insisto en que ésta es una información personal, no oficial, aunque repito que la puedo recabar del Ministerio de Obras Públicas para remitírsela al señor Diputado.

En cuanto al segundo tema, el de la marina mercante, recuerdo perfectamente la proposición no de ley que defendió, si la memoria no me falla, el Diputado señor González Vila y que tuve el honor de contestar. Ratifico en todos sus términos la resolución que se adoptó en aquella sesión plenaria del Congreso en el sentido que ha leído el señor Diputado y contestaré a las dos cuestiones que se plantearon en esa resolución.

En este momento el Ministerio, en colaboración con el de Justicia, está trabajando en la Ley Penal y Procesal de la Marina Mercante. Creemos que no podemos redactar un proyecto definitivo no ya hasta que esté aprobado el Código de Justicia Mili-

tar, pero sí hasta que no sepamos, cómo van a quedar uno o dos puntos claves de dicho Código en relación con la jurisdicción del transporte marítimo, y cuando tengamos la aclaración de esos puntos estaremos en condiciones de remitir al Gobierno el proyecto de nueva Ley Penal y Procesal de la Marina Mercante. Espero que en dos o tres meses este Congreso de los Diputados haya señalado ya los puntos básicos o directrices del Código de Justicia Militar —que creo que está ya en la Comisión correspondiente para su estudio— y cuando tengamos las claves de esos puntos, en los que dicho Código de Justicia Militar condiciona la Ley Penal y Procesal, enviaremos el proyecto al Gobierno.

En cuanto al siguiente tema, tiene dos aspectos distintos. El primero se refiere a la estructuración de competencias entre Defensa, Pesca y Marina Mercante en cuanto a actividades vinculadas a un Ministerio civil, como Transportes y Comunicaciones. En el decreto de reestructuración de servicios periféricos del Ministerio de Transportes, se establecen unas delegaciones del Ministerio en todas las provincias, y en concreto en las litorales una subdelegación de pesca, lo cual ya indica que con respecto a la separación que hoy hay de competencias del Ministerio con relación a las Comandancias de Marina, va a haber a nivel provincial un delegado del Ministerio que coordinará toda la actividad, es decir, una autoridad civil competente máximo en cuestiones relacionadas con el Ministerio de Transportes en las provincias, y en las litorales una subdelegación de pesca.

Por lo que se refiere al tema general, yo he remitido hace un mes y medio, aproximadamente, un proyecto de disposición, con rango de Decreto-ley, al Ministerio de Defensa, concretamente a la Jefatura del Estado Mayor de la Armada y allí están estudiando la proposición. En definitiva, la aspiración, deseo y propósito del Ministerio es realizar un Decreto-ley en el ámbito del transporte marítimo y pesca similar a la delimitación de competencias entre la aviación civil y militar.

En cuanto al tema del Acuerdo de la

Moncloa, relativo al plan de reestructuración de pesca, que preveía que el Gobierno presentara ese plan del sector pesca al 30 de junio de 1978 —de esto hace un año—, yo declaro clarísimamente que el Gobierno no ha cumplido esta parte de los Acuerdos de de la Moncloa. Creo que expliqué en un Pleno del Congreso de los Diputados por qué no se había hecho. Tengo sobre mi mesa desde hace un año dicho plan de reestructuración, pero yo entiendo que con seriedad y responsabilidad el Ministerio de Transportes no puede remitir al Gobierno ni a las Cortes un plan de reestructuración del sector pesca que esté basado sobre numerosas incógnitas y que, por tanto, sea un conjunto de alternativas sin que se pueda elegir ninguna de ellas.

Opino que no ha sido un año perdido. La tesis del Ministerio es que no habrá posibilidad de hacer un plan de reestructuración serio mientras las cuatro grandes incógnitas, donde tenemos los mayores volúmenes del sector pesca, no queden aclaradas. A juicio del Ministerio, perdería el tiempo el Gobierno, estableciendo ese plan de reestructuración sin saber cuántos barcos podemos situar en las aguas de la Comunidad Económica Europea; cuántos barcos podemos situar en Portugal; cuántos en Marruecos y en Mauritania. De estos cuatro puntos que son claves desde el punto de vista de la ocupación de nuestra flota pesquera, en estos momentos tenemos ya delimitados con precisión tres. Sabemos en qué consiste el acuerdo anual con la Comunidad Económica Europea; sabemos los barcos que pueden ocuparse, tras el acuerdo con dicha Comunidad, aunque hay pequeños detalles de desarrollo de este acuerdo, sabemos lo que es; está claro lo que podemos pescar en aguas portuguesas y —luego haré referencia a la incógnita que tienen los pescadores y armadores—; está funcionando satisfactoriamente el acuerdo con Mauritania y no está clara la cuarta incógnita, que es el acuerdo con Marruecos. Precisamente en estos momentos se está tratando este punto por nuestra Delegación, tras la visita que hicieron los Reyes a Marruecos la pasada semana, en la que tuve el honor de acompañarles, y

en la que ha quedado desbloqueado el difícil contencioso pesquero con Marruecos.

Afirmo con toda responsabilidad que con estas cuatro incógnitas resueltas —y digo resueltas con un cierto temblor, porque tenemos una parte importante de nuestra flota en aguas tan problemáticas desde el punto de vista de la política internacional como Marruecos, Sahara y Mauritania, en las que cualquier evento es posible en cualquier momento—; aclarado un acuerdo serio que nos permita delimitar el número de barcos que puedan pescar en esas aguas, que representan un elevado porcentaje de nuestra pesca en aguas exteriores, estaremos en condiciones de presentar un plan de reestructuración responsable al Gobierno y a las Cámaras. Mientras tanto, entiendo que sería una declaración de buenas intenciones más que un plan de reestructuración pesquera.

Como saben SS. SS., estamos pescando aproximadamente en veinte países distintos, con regímenes políticos diversos y variables (en un país, en año y medio escaso de Ministro, he tenido que tratar el tema de la pesca con tres regímenes, y con tres Ministros y Jefes de Gobierno distintos; lo cuento como anécdota de las dificultades de nuestra acción pesquera internacional); prácticamente estamos pescando en todas las aguas de la costa atlántica del África, occidental, por supuesto; en todos los países, menos Brasil, de la costa atlántica, de la costa oriental de América del Sur; en América del Norte, en aguas de Méjico, Canadá y Estados Unidos; estamos pescando en aguas comunitarias y en Noruega; estamos iniciando la pesca en la costa pacífica de América, concretamente en Chile y algún comienzo en Ecuador, y tenemos posibilidad de extensión de nuestra pesca a todas las aguas pacíficas de América del Sur y costa índica de África, porque hay posibilidades de pesca en la zona de Etiopía, etc. Tengo concretamente la invitación de mi colega indonesio para trasladarme allí por si necesitamos utilizar y hacer una extensión de nuestra flota a las aguas pesqueras asiáticas y de Oceanía.

Quiero decir con esto que entiendo que los intereses de la pesca están en que cuan-

to menor sea la distancia a que se tengan que trasladar, mejor; que, básicamente, el grueso de nuestra flota está situado en estos puntos: Comunidad Económica Europea, Mauritania, Marruecos y Portugal; que si en dos o tres días, como espero, tenemos aclarada la incógnita del número de barcos que pueden ocuparse en Marruecos, tendremos ya los datos básicos para hacer un plan de reestructuración fiable; y que nuestra línea es que a los barcos que sobren, que no tengan años excesivos, y puedan, por tanto, pescar en aguas más lejanas, sacarlos allí en un proceso de ampliación de los convenios existentes, o de firma de nuevos convenios pesqueros con los países que he citado, en aguas de América o de África.

Por consiguiente, no se ha presentado un plan de reestructuración pesquera por una decisión del Ministro de Transportes y Comunicaciones que ha entendido que hubiera presentado solamente un documento estadístico, pero no un plan en el sentido de cómo ubicar la flota.

Yo espero que si para este verano tenemos estas cuatro incógnitas aclaradas, podremos, después del verano, presentar un plan razonable que se pueda tener en pie, que se pueda defender, de cómo vamos a ubicar los 17.000 barcos, aproximadamente, de nuestra flota pesquera.

El punto siguiente trata de cómo están los tratados con Portugal, Marruecos y Senegal; yo añadiría Mauritania.

El de Portugal tiene aclarados y precisados todos sus puntos esenciales. Creo que los armadores y pescadores afectados, básicamente, son los gallegos y andaluces de Huelva y algunos de Cádiz, aunque también van algunos pescadores vascos a aguas portuguesas. Es un acuerdo claro en todas sus líneas esenciales. Yo lo suscribí con mi colega el Ministro portugués en Lisboa, hace aproximadamente dos meses y medio, y los únicos puntos que han quedado pendientes —y no es casualidad, pero hoy está tratando de ellos una delegación nuestra en Lisboa— son los del canon de los túnidos en aguas de Azores y Madera; la pesca de una especie determinada, de longueirón, en la desembocadura del Gua-

diana, y la forma o capacidad de pesca de crustáceos, que se prohíbe en aguas básicamente del Sur y, por tanto, afecta a Huelva. Tiene razón, en su planteamiento, el señor Diputado sobre que hay una prohibición legal en la legislación de Portugal, pero hay un compromiso establecido en el Acuerdo que firmé con el Ministro portugués de que obviaría esto para que las 25 y 25 licencias, entre las 12 y las 50 y las 50 y las 200 millas, respectivamente, que tienen los pescadores de Huelva, pudieran utilizarse legalmente en la pesca de estos crustáceos.

Están aclarados todos los extremos de nuestras relaciones pesqueras con Portugal, y estos tres puntos se están negociando en Lisboa en estos momentos, por el Director General de Pesca, con su colega portugués.

En cuanto al acuerdo con Mauritania, es perfectamente claro, tanto en su gran volumen de pesca de cefalópodos como en la pesca de arrastre y en la merluza negra, especialidad que efectúan los pescadores de Cádiz.

Quiero decir que en este acuerdo se está funcionando satisfactoriamente, al menos ésta es la información que me llega, tanto de Mauritania como por parte de los armadores y pescadores que faenan en estas aguas. Tenemos un residuo de capacidad en el volumen de capturas que se nos ha dado para merluza negra y para arrastre que no estamos ocupando y, por lo tanto, si fallaran algunos de los acuerdos, ahí podríamos situar una parte de nuestra flota, flota pequeña, no gran flota de congeladores, de altura o de arrastre, pero tenemos un margen de capacidad y espero que el nuevo Gobierno de Mauritania (y lamento profunda y públicamente la muerte en accidente del Primer Ministro que fue con quien negocié el acuerdo cuando era Ministro de Pesca, y cuya sola presencia al frente del Gobierno me daba garantías de que estos acuerdos iban a funcionar) ratifique las líneas establecidas en el Tratado entre España y dicho país.

En cuanto a Marruecos, existe un Tratado cuya aprobación en esta Cámara de Diputados en febrero de 1977 fue problemá-

tica. En esta visita, se ha comprometido el Gobierno marroquí a dar prioridad, cuando se abran en octubre las sesiones del Parlamento, para aprobar y ratificar este acuerdo pesquero con España, pero a iniciativa de España ha entendido el Gobierno de Marruecos que la propuesta española era razonable, y que no podíamos esperar hasta octubre o noviembre, que es cuando previsiblemente se ratifique el acuerdo, y tener inactiva, en permanente duda y riesgo, nuestra flota del Sur, porque, como saben SS. SS., en las aguas de Marruecos faenan barcos pesqueros de Huelva, Cádiz y hasta de Alicante, es decir, prácticamente una gran parte de la flota del Sur. Por tanto, lo que estamos negociando es un acuerdo transitorio hasta que sea ratificado el acuerdo en el que se fija el número de barcos que pueden pescar. Este acuerdo transitorio se está negociando con el Ministro marroquí; no deseo anticipar el número de barcos, pero yo expresé claramente los que deseábamos y necesitábamos que pescaran en aguas marroquíes, y las condiciones de pesca hasta que el acuerdo sea ratificado. En esta semana este asunto debe quedar aclarado, o habrá que cambiar nuestra política pesquera de cara a Marruecos.

Y, finalmente, queda el acuerdo con Senegal, en el que, de los tres tipos de pesca, hay acuerdo en dos: cefalópodos y mariscos. Nos queda pendiente el llegar a un acuerdo en materia de túnidos, y el Ministro de Pesca del Senegal vendrá los días 4 al 7 de julio a Madrid para precisar este tema. No obstante, con motivo de la visita del Rey, el acuerdo fue prorrogado dos meses; se está pescando con normalidad y, por tanto, estamos en plazo para llegar a un acuerdo en este subcapítulo de la pesca de los túnidos en Senegal.

El punto siguiente es el de la ayuda financiera a armadores y lo que el Diputado ha calificado de marginación de la flota sudatlántica.

Ciertamente, cuando se produjo la crisis, en el verano del año 1977, en nuestras relaciones pesqueras con la Comunidad Económica Europea, se establecieron unas condiciones de ayuda a toda la flota del

Norte, ante la posible reducción de sus capacidades de pesca y utilización de barcos en las aguas comunitarias.

Yo estoy autorizado por un Real Decreto-ley, aprobado y ratificado por las Cortes, a aplicar los mismos criterios a la flota canaria y a la flota en general que faena en el banco afrosahariano, por darle una expresión amplia a este sector de la pesca. Lo que ocurre es que no hemos puesto en marcha un mecanismo similar al de la flota del Norte, porque tenemos la confianza de que el asunto de Marruecos quede resuelto, y lo que se ha hecho es conceder unas ayuda transitorias, como muy bien decía el señor González Vila, a los pescadores y hemos entendido que no había que hacerlas a los armadores, porque si bien en estos cuatro meses de incertidumbre han podido tener unos perjuicios, todos nosotros sabemos, y la Administración los ha valorado, los grandes beneficios que en año y medio de absoluta tolerancia y pesca excesiva han tenido estos armadores antes de que en enero o febrero empezaran a surgir dificultades en la pesca con Marruecos.

Si se llega a un acuerdo —como deseo y espero— con Marruecos, la situación quedará normalizada. Si no se llega a un acuerdo llevaré a Consejo de Ministros un plan de ayuda similar al que en su día se estableció para la flota del Norte.

En cuanto a la contaminación de Huelva y a la posibilidad de piscifactorías o de desarrollo marisquero de determinadas especies, tengo que decir que sobre la demanda efectuada por los pescadores de Huelva del traslado de residuos de una fábrica de productos químicos a unas millas mar adentro, se dio la orden de que se efectuara, y creo que se está efectuando. Sobre desarrollo marisquero no puedo garantizar nada con absoluta certeza en estos momentos al Diputado señor González Vila, porque una de las tareas que tenemos que hacer es la investigación de todas nuestras aguas continentales, para ver qué posibilidades de desarrollo en acuicultura y en establecimiento de planes marisqueiros pueden realizarse y que una de estas posibilidades se den en Huelva.

Estoy de acuerdo, como sabe el señor Diputado, en que hay un plan de desarrollo marisquero del sudatlántico; Pemaes me parece que se llama, que ha dado resultados satisfactorios en un cierto tipo de productos; en otros, están en experimentación; no obstante, creo que es una de las zonas prioritarias en el estudio, en capacidad y en las limitaciones que habrá que poner a nuestra pesca litoral si queremos regenerar o ampliar las capacidades de pesca de nuestra costa litoral.

Creo que con esto he respondido a la mayor parte de las preguntas.

El señor GONZALEZ VILA: Tengo dos dudas en la contestación del señor Ministro; una, que, cuando hablábamos de carreteras, yo me refería a la carretera de Huelva a Badajoz y no a la de Sevilla. La otra duda que veo, que no ha quedado contestada, es que hablábamos de un pequeño buque del Instituto Español de Oceanografía; un buque laboratorio, con base en Huelva, que había sido prometido por el anterior Subsecretario de la Marina Mercante, señor Moro, y que, incluso, había solicitado presupuesto para el mismo, no solamente para Huelva, sino también para Tarragona, si no me equivoco, ya que a Huelva y Tarragona irían estos dos pequeños buques.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Respecto a la primera duda me excuso. Creí que era la otra carretera. No sé exactamente qué obras se están realizando en estos momentos por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en la de Huelva a Badajoz. Se lo preguntaré al Ministro competente y mandaré una contestación personal al señor Diputado.

En cuanto a la segunda duda, mantengo el compromiso de establecer un barco que pueda actuar en la investigación pesquera y oceanográfica, pero que básicamente será un pequeño laboratorio para las aguas del sudatlántico. *(El señor Sapena Granell pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Perdone, señor Sapena. Yo he entendido que S. S. quería

intervenir en el segundo punto del orden del día. Tiene la palabra el señor García Plaza.

El señor GARCIA PLAZA: Cuando el señor Ministro estaba hablando de planes de actuación de su Departamento sobre zonas deprimidas, de alguna forma estaba tocando, de paso, el tema de mi pregunta que, en concreto, es: ¿Existe algún estudio de tratamiento específico sobre Galicia? Me refiero a esto porque, efectivamente, Galicia es una zona deprimida y porque tenemos unos ejemplos que yo quisiera poner sobre la mesa, como es el verdadero martirio que supone trasladarse de Vigo, utilizando el medio de transporte que se quiera, a cualquier zona de Galicia, por ejemplo, a Pontevedra, que está a 33 kilómetros nada más y que es la capital de la provincia, teóricamente.

También quisiera exponerle los problemas que tenemos en los planes telefónicos, en cierta manera comprensibles, por el gran grado de dispersión de la población gallega; pero que existen ejemplos curiosísimos como el de la zona de Morrazo, donde hace más de un año que los usuarios han pagado sus derechos y siguen sin tener línea. Igualmente el problema que tenemos de que el ILS, instalado en Vigo, todavía no funciona y este Diputado es uno de los que sufren las consecuencias.

Quisiera también añadir una pregunta acerca de la situación de las prestaciones especiales de aquel crédito de mil millones de pesetas que, con motivo de los temporales pasados cuando se destruyeron una serie de bateas y sufrieron una serie de distorsiones los puertos de Galicia, se había concedido, como crédito, por el Gobierno y que según los mariscadores, con los que yo he tenido ocasión de hablar, parece que no llegan nunca.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): El señor Diputado plantea muchas preguntas: el conjunto del transporte en Galicia y algunas otras cuestiones singulares.

El transporte en Galicia. Desde el punto

de vista de carreteras, hay que reconocer que los accesos a Galicia han supuesto una mejora increíble, extraordinaria, en el transporte por carretera. Creo que queda el tramo del puerto de Piedrafita, en el eje de la carretera nacional número VI a La Coruña, pero en el acceso por carretera el problema es la distancia, y eso no tiene solución en ninguna política de transportes. La salida ha sido un plan Redia que pone a Vigo en relación con la meseta y Madrid en unas distancias como nunca se hubieran soñado.

En cuanto al transporte ferroviario, el trazado es malo, la geografía gallega tiene sus dificultades, la orografía, y la línea de acción básica es la electrificación hasta Vigo, con lo cual mejoraremos en lo posible la calidad del transporte ferroviario. Yo estoy estudiando seriamente la posibilidad de atender a la demanda, que tantas veces me ha llegado de Galicia, de un TALGO a tierras gallegas.

En cuanto al transporte aéreo, la línea que ha seguido el Ministerio es ir mejorando el aeropuerto básico y central de Galicia, que obviamente —y ahí están de acuerdo todos los gallegos— es el aeropuerto de La Bacolla. En este momento mi máxima preocupación es acelerar dos proyectos, el de la terminal del aeropuerto de La Bacolla, que ha quedado insuficiente, y la ampliación, quinientos o seiscientos metros, de la pista, de dos mil quinientos metros, en el mismo aeropuerto. En cuanto al aeropuerto de Vigo, se ha hecho una notable tarea de remodelación, nunca para situarle en el gran aeropuerto regional, pero sí en un aeropuerto que pueda recibir todo tipo de aviones excepto los grandes "Jets", tipo "Jumbo" o DC-10. El ILS está instalado, pero falta el VOR que permita la orientación del avión para la utilización del mismo. Si la memoria no me falla, creo que podrá estar en plena utilización en el próximo otoño.

Con relación al aspecto telefónico, evidentemente el mayor problema y la mayor carencia de teléfonos de toda la geografía nacional se da en Galicia y en Asturias, como consecuencia de la tradicional y conocida dispersión de la población en las

parroquias gallega y asturiana. Cuando yo vi los datos de distribución de los teléfonos y la existencia de cuatro o cinco millones de españoles sin teléfono, me preocupó extraordinariamente la situación en Galicia. La orden ministerial sobre teléfonos en zonas rurales, que mejora notabilísimamente las condiciones económicas para los núcleos de trescientos o más habitantes; se publicó a finales del año pasado y se han ido acogiendo a ella gran parte de estas localidades de más de trescientos habitantes que antes tenían tarifas de extrarradio. No obstante, debo decir, a través de la información que me han proporcionado diversos Diputados gallegos y a través de la Junta de Galicia, que esta orden ministerial no resuelve plenamente los problemas específicos de la dispersión poblacional de Galicia. Por lo tanto, yo he ofrecido la posibilidad de tener una reunión con la Junta de Galicia y con los delegados de Telefónica de las cuatro provincias, para ver qué adaptaciones y qué modificaciones hay que hacer para que sea plenamente operativa esta línea más favorable de utilización de teléfonos en las zonas rurales que significó la orden ministerial de teléfonos del año pasado.

Yo estoy dispuesto a tener esta reunión. Se llegó al acuerdo de que el Subsecretario del Departamento pilotaría esta reunión para ver cómo podemos dar un impulso a la carencia de teléfonos, lo cual implica un coste, que debe ser razonable y no desorbitado como suponía la anterior normativa sobre teléfonos.

Y, finalmente, debo decir al señor Diputado que, tras la visita que me han hecho los mariscadores de las rías —que bien conozco por recorrerlas tras el temporal en diciembre del año pasado— se ha resuelto ya la disponibilidad de los mil millones de pesetas a los mariscadores y mis informaciones son que están empezando a recibir los créditos aquellos que los han solicitado. No hubo mala voluntad por parte del Ministerio, sino una traba administrativa que el Ministro no conocía. Cuando me fue comunicada la traba ha quedado resuelta, y los 1.000 millones de pesetas que el señor Diputado ha citado —y aquí está el señor

Subsecretario, que ha dedicado muchas horas para resolver el tema— para la reparación de las bateas de los mariscadores de las Rías Bajas están ya a su disposición.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Sapena.

El señor SAPENA GRANELL: En primer término, el Grupo Parlamentario Socialista agradece la presencia del señor Ministro y le asegura que puede tener el convencimiento de que este Grupo Parlamentario está dispuesto a colaborar para mejorar el sector del transporte y profundizar en la consolidación de la democracia.

Asimismo, este Grupo Parlamentario también requiere del señor Ministro una receptividad a todos cuantos problemas tiene el sector y que, de alguna manera, preocupan a este Grupo Parlamentario.

Por otra parte, agradecemos la entrega del Libro Blanco, aunque quiero hacer una reserva, y es que nos hubiera gustado haberlo recibido, por lo menos, en el momento en que él lo entregó a la prensa, para haber venido a este pequeño debate con unas líneas generales de intervención un poco más claras. En cualquier caso, hemos hecho un repaso a "bote pronto" del libro y consideramos que los objetivos que en él se apuntan de alguna manera serán reflejados en esas leyes de que ha dado noticias y que dará lugar a que entren en esta Casa y podamos intervenir y modificar dichos proyectos de ley.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Agradezco especialmente las palabras del Diputado señor Sapena, hablando en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

A su petición de receptividad contesto positivamente en el sentido de que el Ministerio, tanto en la persona del Ministro como en sus órganos, recibirá todas las observaciones, rectificaciones, críticas o mejoras, y especialmente las que se refieran al Libro Blanco. En esto reconozco sinceramente nuestro fallo. Yo dije que se enviara a todos los Diputados o al menos a los

miembros de la Comisión de Transporte, que debían haber tenido el Libro Blanco a la vez que la prensa. Reconozco que han fallado los mecanismos de entrega, no la intención del Ministro. Ahora bien, como este libro se ha sometido a una amplia información pública en el sentido no jurídico, sino en el más amplio y abierto de la palabra, porque el Ministerio quiere hacer una política transparente en materia de transportes, entiendo que bien la Comisión como tal, o el Grupo Parlamentario que lo desee, pueden tener un encuentro de reflexión sobre la nueva política de transportes que se explica en el Libro Blanco cuando se haya leído y madurado bien; cuando hayamos visto las observaciones o críticas de sectores especializados de la opinión pública en general. Yo creo que no hay que parar la aplicación del Libro Blanco, por ejemplo, en algo tan urgente como son los decretos de transporte de mercancías peligrosas que van a salir. Hasta después del verano no espero formalizar este Libro Blanco en un acuerdo definitivo sobre política de transportes a elevar al Gobierno. Por tanto, hay plazo suficiente y estoy abierto —repito— a que la Comisión, como tal, o cualquier Grupo Parlamentario, pueda tener un encuentro con el equipo del Ministerio de Transportes para discutir las líneas básicas del Libro Blanco.

Y pido de nuevo disculpas por no haberles hecho llegar a tiempo a SS. SS. este Libro Blanco.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro; tomamos nota de su ofrecimiento.

Tiene la palabra el señor Elorriaga.

El señor ELORRIAGA ZARANDONA: Señor Ministro al comienzo de su intervención ha manifestado que la exposición sobre la misma iba a basarse en el tema de transportes exclusivamente, porque había otros temas —ha citado el de la pesca— que son de complejidad y entidad suficiente como para dedicarles una sesión específica. En consecuencia, en este momento ha hecho mención de que estaba dispuesto

a presentarse nuevamente ante esta Comisión, pero después de aclarar, de concertar o cerrar definitivamente los acuerdos pesqueros con Marruecos y Senegal, porque, al parecer, éstos eran los dos puntos que ahora quedan para poder mirar hacia el porvenir, en el tema de la pesca, con cierta alegría, con cierto optimismo.

En esto me va a permitir el señor Ministro que no comparta su optimismo, porque creo que, además de Marruecos y Senegal —que, evidentemente, son dos temas muy importantes, sobre todo de cara a la pesca del Sur y del Oeste—, es indudable que también la negociación con la Comunidad Económica Europea es de vital importancia, y concretamente para todo el sector de la pesca del Norte.

Ha dicho el señor Ministro, no sé si al responder a una pregunta de uno de los Diputados socialistas, que con la Comunidad Económica Europea no había problema, o que al menos el asunto estaba enmarcado. Me atrevo a decirle al señor Ministro que esto es cierto, pero sólo parcialmente; es cierto exclusivamente en lo que se denomina flota de altura, pero no en lo que se refiere a la denominada pesca de bajura. Y ello no es cierto en absoluto porque creo que pueden dar fe los propios técnicos de su Ministerio, con los cuales personalmente, y en contacto con los representantes de las distintas cofradías y federaciones de pesca del Norte, de que hemos mantenido conversaciones en orden a que en las próximas negociaciones con la Comunidad Económica Europea sobre el tema de la pesca se plantee seriamente el problema de esa flota de bajura, ya que hemos entendido y seguimos entendiendo que a lo largo de todas las negociaciones mantenidas con la Comunidad Económica Europea ha sido la gran sacrificada. Probablemente desde el punto de vista económico sea la menos importante, porque ¡qué duda cabe! que la flota de altura, desde el punto de vista económico, es la primordial —estamos totalmente de acuerdo—, pero desde el punto de vista social la flota de bajura, como he dicho antes, es la más sacrificada y la que más ha sufrido, y en este momento es la que

aglutina un número importante de pescadores de toda aquella zona.

La realidad es que hasta hace poco todavía —quizá un mes— hemos estado hablando en relación con esa flota, que abarca a 190 barcos, y también acerca del número de licencias, sobre lo cual no creo que sea momento ahora de entrar en detalle.

Lo único que quería es que me permitiese el señor Ministro apuntar que, en nuestra opinión, el acuerdo con la Comunidad Económica Europea en absoluto se puede considerar como perfectamente perfilado y definido, y si lo está es solamente respecto a una de las partes, la flota de bajura, pero paradójicamente es la que menos afecta a la conservación de la especie, y la que no tiene ninguna garantía de cara a su futuro. Entonces, pediría al señor Ministro que a la hora de plantear, de cara a la Comisión, en un futuro, una exposición sobre el tema de la pesca, ese planteamiento se haga después de haber analizado no sólo el tema de Marruecos y Senegal —que es lo que se trae entre manos el Ministerio—, sino el tema de la Comunidad Económica Europea.

Otro tema —variando radicalmente— es el aeropuerto de Sondica. El aeropuerto de Sondica se ha convertido en el quitasueños de todos los que vivimos concretamente en el área interna de Bilbao. Y digo esto porque no sabemos cuándo vamos a salir ni a entrar, y tampoco qué va a ocurrir, pues se dice que dicho aeropuerto va a desaparecer.

Por otra parte, se habla de que en estos momentos se está instalando el famoso sistema de aterrizaje controlado o dirigido, lo mismo que ocurría en algún otro lugar, no sé si era en Santiago, y que no está permitiendo que haya una garantía en el aterrizaje. Es una realidad que se trata de un aeropuerto que si tuviese las condiciones adecuadas, por el número de usuarios del mismo, sería muy importante.

Quisiéramos saber, señor Ministro, qué pasa con todo este asunto, qué es lo que piensa el Ministerio de Transportes en relación con el aeropuerto de Sondica y qué es lo que piensa sobre esa instalación de-

finitiva de un sistema de aterrizaje controlado o dirigido.

Y no sé si el tema de los accesos al famoso túnel de Archanda entra en su competencia o afecta al Ministerio de Obras Públicas; es probable que sea así. Es un tema que viene preocupándonos desde hace muchos años y que ayudaría enormemente a acercar Bilbao al aeropuerto, cuyo recorrido exige tanto tiempo actualmente. Tratándose únicamente de pasar de un lado de la ladera del monte a la otra, lleva tanto tiempo como venir en avión desde ese aeropuerto hasta Madrid.

Por último, quería plantearle —y esto sí creo que es de su competencia— el tema del Metro, y conocer, desde su punto de vista, cuál es la situación del mismo. Es tema que lleva ya mucho tiempo en candelero y esperamos que se resuelva finalmente, porque estamos llegando a la situación de auténtico colapso. Todavía la semana pasada ha habido el primer ramalazo o aviso serio, consistente en que para hacer menos de diez kilómetros se han tardado más de dos horas. Esta es una noticia que ha dado la prensa y una realidad constatable, pero yo puedo decir que recorro diariamente una distancia de doce kilómetros y que normalmente necesito utilizar el coche del orden de hora y media. Ese Metro es vital para las comunicaciones de Bilbao. Querriamos conocer también cuál es el punto de vista del Ministerio sobre este problema y el futuro del mismo.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Voy a abordar, primero, el tema pesquero. Sé muy bien que el Diputado señor Elorriaga es un experto en temas pesqueros, y de ello ha dado fe en el Ministerio, especialmente en este tema de pesca de bajura.

Agradezco su intervención y confieso que tiene una buena parte de razón. Yo tengo mucho gusto en reconocerlo así y se lo agradezco especialmente porque me va a permitir precisar algunos de los temas que en relación con la pesca he abordado.

El primero de ellos es que, aunque yo he citado como acuerdos básicos los de Ma-

rreucos y Senegal, en este momento en negociación, no son los exclusivos. Estamos cerrando el tema de los bacaladeros con Canadá e intentando la ampliación de la pesca del bacalao, que es uno de los sectores de la flota que tiene más problemas con Noruega. Recibí al Secretario de Estado de Asuntos Marítimos hace unos días porque existe la posibilidad real de ampliar el número de empresas mixtas pesqueras en la zona de Argentina y Las Malvinas.

Aunque yo he puesto especial énfasis, por su volumen en profundidad, en Marruecos y Senegal, es amplia la acción pesquera internacional que está desarrollando el Ministerio.

En segundo lugar, si he dicho que veo el tema pesquero con optimismo, rebajare unos grados ese optimismo, pues cuando se está negociando y tratando con veinte países con regímenes distintos, leyes distintas y Gobiernos cambiantes, el problema pesquero es y será muy complicado. A lo que aspiro es a encontrar un encaje razonable al gran volumen de nuestra flota, sabiendo que en no pocos sitios estaremos siempre con el riesgo de luchas regionales, de cambios de regímenes, de actitudes políticas, etc., que nos llevarán a situaciones de cambio o de riesgo por parte de nuestra flota.

El secreto del plan de reestructuración debe consistir en tener margen de holgura en nuestros compromisos pesqueros internacionales, de forma que nos permitan una flexibilidad en el trasvase de flotas de unos a otros caladeros, lo cual teóricamente es posible, pero fácticamente es muy difícil, porque hay tipos de barcos, como los del Sur, que en gran medida no pueden ir más que a un tipo de caladeros por su edad, por su potencia y por su naturaleza, ya que no es fácil la transformación de los barcos para otro tipo de pesca o caladero.

En cuanto al tema específico que ha planteado el señor Diputado, relativo a la negociación con la Comunidad Económica Europea, es cierto que han quedado, y no por falta de interés y de atención por parte de la comisión negociadora española, algunos temas pendientes para la flota de

bajura, con el agravante de que, como muy bien decía el señor Elorriaga, son las que inciden en menor volumen en las capturas o en el aprovechamiento de los caladeros de la Comunidad, puesto que se refieren a pesca de bajura. Concretamente no hemos logrado superar la dificultad de que una parte de nuestra flota vaya a la fosa de escote. Como bien sabe el señor Elorriaga, esto colocaría fácilmente a unas decenas de barcos de bajura.

No hemos logrado ampliar en diez o veinte licencias más la pesca para los pescadores de bajura de Fuenterrabía, y no hemos logrado que las autorizaciones para las licencias de pesca se entiendan extendidas al congrio, que es una especie depredadora y que interesa mucho a la Comunidad que sea pescada para mejorar toda la gama de los merlúcidos en los caladeros comunitarios. Cuando planteamos esto en la Comunidad nos dijeron que era un problema específico francés, y cuando lo planteamos con Francia nos dijeron que era un problema que había que tratar en Bruselas a nivel comunitario.

Son temas menores en cuantía económica, pero que están creando problemas, más que económicos o de gran entidad económica, sociales y personales a unos colectivos pequeños, pero dignos de todo apoyo, de nuestros pescadores de bajura en el País Vasco.

Yo he hecho una gestión personal con mi compañero y amigo el Ministro de Transportes francés para intentar resolver estos problemas que son menores y que casi diría yo que surgen más de los enfrentamientos entre las comunidades pesqueras de uno y otro lado de Hendaya o del Bidasoa, que de cuestiones profundas de política de pesca en la Comunidad. Creo que han avanzado los acuerdos bilaterales en esta comunidad de pesca, y yo he pedido al Ministro francés que ratifique esto, que no tiene gran volumen económico, y que lo sancione o santifique la Comunidad en Bruselas.

Ciertamente quedan problemas, y considero que estos tres que he dicho son los básicos en cuanto a la pesca de bajura.

En el tema de lo aeroportuario, como sa-

be el señor Diputado, probablemente en este otoño, seguramente a finales de verano o principios de otoño, se pondrá en servicio el aeropuerto de Foronda, en Vitoria, que está llamado a ser, como el de La Bacolla, en Galicia, o el de Sevilla, en la Andalucía oriental, el gran aeropuerto regional.

El problema de Sondica, como saben muy bien los bilbaínos o todos los que han utilizado el aeropuerto, es de una dificultad orográfica y meteorológica muy difícil de superar, que hace muy poco viable la salida o llegada de aviones. La instalación del ILS, que es un sistema de ayuda a la navegación, pero no un ungüento mágico que resuelva los problemas orográficos o meteorológicos del aeropuerto, puede mejorar las posibilidades de Sondica, pero siempre será un aeropuerto con problemas.

Por parte del Ministerio, en concreto de la Subsecretaría de Aviación Civil, no hay tomada una decisión definitiva respecto a Sondica, pero creo que establecido como aeropuerto básico el de Foronda, en Vitoria, Sondica quedará, en todo caso, como aeropuerto complementario y siempre tendremos la alternativa de poder realizar el vuelo, porque si no se pudiera aterrizar en Sondica se podría hacerlo en Vitoria, cuyas condiciones meteorológicas y orográficas son óptimas según todos los estudios realizados.

En cuanto al tercer tema, el del Metro de Bilbao, el principio general —pido que se admita con este criterio de general— es que los Metros, para que sean rentables, exigen aglomeraciones urbanas del orden del millón de personas, del millón de habitantes. Esto no se da en Bilbao, pero sí se da la circunstancia de una tremenda densidad de población en la margen izquierda de la ría.

No obstante, el criterio general, el Ministerio ha entendido (anteriormente el de Obras Públicas, ahora el de Transportes y Comunicaciones), y las autoridades bilbaínas, que un Metro es necesario en Bilbao. No probablemente el gran Metro que se estudió en el primer plan del ferrocarril metropolitano de Bilbao, pero sí un Metro que recorra toda la margen izquierda y

que tenga un enlace con el actual ferrocarril de vía estrecha de la margen derecha.

Creo que ése es el esquema básico de transporte de ferrocarril de cercanías junto al actual ferrocarril de RENFE en la margen izquierda. Por lo tanto, hay una ley especial que regula la construcción del Metro de Bilbao, en la que hay una participación del Estado y, anteriormente, unas competencias de la Diputación y del Ayuntamiento de Bilbao, que no puedo precisar si han sido transferidas al Consejo General Vasco, aunque creo recordar, por el decreto de transferencias, que sí.

El Estado, concretamente el Ministerio, tiene para este año una parte de dinero que puede destinar al comienzo de la construcción del tramo que se considera más urgente, que creo que es Advaren-Bolueña, no recuerdo exactamente los nombres, pero creo que es en ese tramo. Por su parte, el Ministerio está dispuesto a hacer la aportación necesaria (y la tiene prevista en sus consignaciones) si la antes Diputación, creo que ahora Consejo General Vasco, logra la financiación de la parte que corresponde al órgano antes provincial, creo que ahora regional, es decir, el dinero necesario para poner su parte en el comienzo de la construcción. Cuando el órgano competente me diga que la parte correspondiente está ya a disposición, por parte del Ministerio estamos dispuestos a poner la cantidad de aportación estatal (creo que son trescientos millones) para iniciar la construcción de este primer tramo de la margen izquierda de la ría de Bilbao.

En todo caso, la ley del Metro de Madrid tiene, en su Disposición adicional tercera, la posibilidad de extender los compromisos de financiación del Metro de Madrid, previstos en esa ley, sobre todo en cuanto a la financiación de los Metros de Barcelona, Bilbao y Sevilla.

Estas condiciones son más favorables en el sentido de que antes el Estado aportaba la infraestructura y el órgano que regía el Metro hacía la superestructura y el material móvil. Ahora el Estado también aporta la superestructura. Todo esto condicionado a que el Metro de Bilbao tiene un

régimen especial establecido en la ley específica para el mismo, pero si la corporación competente vizcaína o vasca lo desea, podría adaptarse esta ley especial a lo que establezca la Disposición adicional tercera de la ley del Metro de Madrid.

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar, si a SS. SS. les parece, al segundo punto del orden del día. (*Pausa.*) Perdón, tiene la palabra el señor Estella Goitre.

El señor ESTELLA GOYTRE: En nombre del Grupo Parlamentario Centrista, señor Presidente, no creemos que sea preciso remarcar nuestro agradecimiento por la comparecencia del señor Ministro, porque él pertenece al Gobierno al que nosotros apoyamos y que sabe que contará con nuestra colaboración para todos los proyectos que nos ha anunciado; pero sí deseamos remarcar nuestro agradecimiento por su comparecencia durante un plazo de más de dos horas, la extensión y claridad de sus respuestas improvisadas, e incluso los compromisos adquiridos, y, por último, la voluntad de recibir toda clase de sugerencias y establecer los contactos precisos. Esto supone una voluntad por su parte, que nuestro Grupo también le agradece, de recoger iniciativas y ponernos en constante y permanente contacto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Nada más señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al segundo punto del orden del día. Pregunta sobre el ferrocarril Baeza-Albacete-Utiel. Tiene la palabra el señor Peinado, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor PEINADO MORENO: Señor Presidente, señor Ministro, Señorías, vamos a entrar ahora en lo que un periódico de Albacete llamaba esta mañana "un tema mitológico", y, desde luego, supongo que así puede llamársele, porque este tema parece digno de un encantamiento salido de las páginas de "El Quijote".

Cincuenta y tres años, cincuenta y tres, hace que un día las campanas de todas las iglesias de Albacete repicaran con júbilo

ante la noticia de que se establecía la urgencia del Plan Guadalhorce, para la construcción de este ferrocarril. Cincuenta y tres años durante los cuales el Estado ha invertido unos 1.200 millones de pesetas cada año, que vienen a ser, aproximadamente, unos 5.000 millones en pesetas de hoy, invertidas por el Estado español. Y todo esto en medio de una sucesión continuada de ilusiones y decepciones, de optimismo y pesimismo. Incluso podría recordar a SS. SS. que, al menos que yo sepa, en dos ocasiones determinados personajes hubo que recibieron homenajes públicos y honores, concretamente en mi provincia, por su gran labor dirigida a la terminación urgente del ferrocarril.

Sin embargo, no solamente no se han terminado las obras, sino que una breve visita a las mismas demuestra que incluso los trabajos mínimos de conservación necesarios se han abandonado total y absolutamente, en lo que yo calificaría, con permiso, como uno de los despilfarros mayores en la historia de las obras públicas españolas.

No voy a entrar ahora, en aras de la brevedad, en la historia de este ferrocarril Baeza-Albacete-Utiel, pero sí quisiera decir que mucho me temo que hace un momento haya presenciado el comienzo de una nueva decepción.

Cuando en la intervención del señor Ministro he oído hablar de la acción urgente prevista en la ya saturada Red Nacional, y en concreto en esos mil trescientos millones de pesetas que van a invertirse en la línea de penetración de Andalucía por Despeñaperros; y cuando he comprobado, muy por encima, que en este Libro Blanco del transporte no hay nada, al menos no he visto nada que nos permita alentar la más pequeña esperanza, me ha parecido que la obra que estaba dormida podemos considerarla definitivamente muerta. Espero que el señor Ministro me saque de esta decepción.

Ahora se está cumpliendo un año del último intento que se hizo por salvar estas inversiones paralizadas. En mayo de 1978 el "Boletín Oficial de las Cortes Generales" publicaba la respuesta del señor Ministro

a una pregunta del Grupo Parlamentario Socialista. En esta respuesta, que antes también se había formulado verbalmente en el Senado, el Ministro se comprometió a actualizar el último estudio técnico realizado en 1968, y solicitaba incluso la colaboración de las corporaciones y entidades locales interesadas.

Y, en efecto, el "Boletín Oficial del Estado" de 21 de junio de 1978 publicaba la Orden de 2 de mayo por la que se constituía una Comisión técnica para la revisión y puesta al día de aquel estudio. El problema, y nuestra sorpresa, venía dado por su composición, porque el único representante incluido en ella por parte de las corporaciones y entidades locales interesadas era, a nuestro juicio, el menos representativo que se podía haber imaginado. Eran los últimos Presidentes de las Diputaciones no democráticas de Jaén y Albacete.

Por esto solicitamos entonces del señor Ministro que incluyese al menos al representante de la Cámara de Comercio. Así nos lo prometió, pero no tenemos noticias de que eso se hubiera cumplido después.

Por otra parte —y esto es lo que nos ha movido a hacer esta pregunta—, en esa orden se señalaba como plazo final para la entrega de sus conclusiones la fecha del 31 de diciembre de 1978. Conclusiones que nosotros esperamos objetivas y que sean sometidas, antes de ser definitivas, a un debate completo y a una información, sobre todo con la participación de las provincias afectadas; conclusiones, además, que nosotros esperamos que definan las ventajas e inconvenientes que para la economía nacional y regional supondrá la reanudación de las obras y su definitiva terminación y puesta en servicio. Esperamos también que nos calculen la cifra de puestos de trabajo derivada de su construcción y explotación, y que nos definan las consecuencias estratégicas, tanto para la defensa nacional como para el mismo tráfico ferroviario, considerando la congestión actual, e incluso la prevista saturación que va a tener la línea de Despeñaperros en un plazo muy corto, con el coste que ello va a suponer para el Estado.

Esperamos de estas conclusiones que nos

definan las previsibles influencias —esto es muy importante— que va a tener la terminación de este ferrocarril sobre el aprovechamiento de los recursos potenciales de Jaén y Albacete y sobre el desarrollo de la futura industrialización de ambas provincias. Todo esto lo esperamos en la respuesta del señor Ministro.

En resumen, la pregunta que le hemos hecho consta de dos partes. La primera, si ha terminado su trabajo la Comisión creada por Orden de 2 de mayo de 1978 para la revisión y puesta al día del estudio económico y técnico realizado en 1968 para la reanudación del ferrocarril Baeza-Albacete-Utiel. Y, la segunda, qué proceso va a seguir el Gobierno para la toma de una decisión definitiva respecto a la reanudación de las obras interrumpidas, y qué labor van a tener las Diputaciones y Ayuntamientos afectados, el Congreso, el Senado y otros organismos, como pueden ser las Cámaras de Comercio, las Cámaras Agrarias, etc.

A pesar de que he empezado hablando de pesimismo, voy a dejarlo un poco al lado hasta oír las palabras del señor Ministro. Comencé mi intervención refiriéndome a un encantamiento, y para quien conoce la historia de este desgraciado proyecto está claro que esta vez los molinos fueron de verdad gigantes. Incluso diría que uno de los encantadores se podría haber llamado el Primer Plan de Desarrollo, que fue quien interrumpió las obras y las dejó paralizadas.

Me temo que la razón de este encantamiento sea que no se trate de un trazado radial; que, desgraciadamente para nosotros, este ferrocarril no pase por Madrid —yo diría que afortunadamente para los madrileños, que ya tienen bastante—. Repito que espero que no sea ésta la razón que nos prive de unas obras que consideramos vitales para el desarrollo de estas dos provincias.

Veníamos con la esperanza de que S. S. fuera el Mago Merlín de esta historia, y mucho nos tememos que va a ser el Bachiller Sansón Carrasco, que va a acabar con nuestras esperanzas. Deseamos que no sea así. En nombre de las provincias afectadas

tadas le solicitamos que este estudio sea acometido muy en serio, para que nos dé la oportunidad de poder salir del subdesarrollo que hemos padecido durante mucho tiempo.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Nada siente más este Ministro que no poder tomar una decisión qui-jotesca en este problema del ferrocarril Baeza-Albacete-Utiel, que me presenta el Diputado manchego.

No voy a deshacer el encantamiento. Creo que no puedo ser, al menos en estos momentos, el Mago Merlín que solicita el señor Diputado, pero tampoco añadiré un ápice de pesimismo o desesperanza a este problema que, a juicio del Ministerio, está planteado y no tiene una solución clara, ni positiva, ni negativa, en estos momentos.

Ciertamente, éste es un ferrocarril del que empezó a hablarse y proyectarse hace cincuenta y tres años, al hilo de los planes de expansión ferroviaria del Conde de Guadalhorce, y que hoy está como está, con parte de la línea construida; yo diría que, en algunos aspectos, tristemente construida, porque su trazado no responde a las características ferroviarias actuales.

Quiero decir al señor Diputado que no es el único caso en el que, al hilo del desarrollo del transporte por carretera y de los vehículos de viajeros y mercancías, quedara en España paralizada la construcción de ocho o nueve tramos ferroviarios de los proyectados o diseñados en los años veinte y en los años treinta, y que, de todos ellos, el Ministerio de Transportes ha entendido que sólo dos valen la pena estudiar: el primero, el Santander-Burgos, y, el segundo, el Baeza-Utiel, dicho teóricamente, aunque, con precisión, el Baeza-Albacete. Y si se han publicado sendas órdenes ministeriales es porque entiende que de los que quedaron pendientes de construcción —y hablaríamos de ferrocarriles en Tarragona, en Lérida, en Badajoz, etc.—, estos dos son los únicos que, antes o después, pueden tener una viabilidad técnica, económica y social.

Por lo tanto, la intención del Ministerio fue sana, fue limpia y fue clara al no enterrar, definitivamente, estos dos ferrocarriles y al encomendar sus estudios actualizados. ¿Cuál es el estado de la cuestión? El estado de la cuestión es que una parte del estudio a realizar se ha entregado ya al Ministerio, y, concretamente, a la Dirección General de Infraestructura; pero, la otra parte, la relativa a los posibles costos para hacer un ferrocarril razonablemente moderno con lo que hay ya de trazado, no está terminada. Y yo entiendo que reunir la Comisión, creada por la orden ministerial de mayo, por reunir la no serviría nada más que para hablar, hablar y hablar y que, por consiguiente, cuando esa Comisión se reúna, debe tener unos estudios y unas conclusiones, al menos provisionales, sobre la mesa, para poder hacer un trabajo serio.

En consecuencia, preciso la contestación al señor Diputado. No saque ningún pesimismo del Libro Blanco, el Libro Blanco establece las directrices de política de transportes, pero no habla de proyectos concretos. Cuando yo me he referido a la mejora de la línea de Andalucía no me he pronunciado, porque el Ministerio no se ha pronunciado todavía, y la opción es difícil, entre hacer doble vía en Despeñaperros o utilizar la alternativa de Baeza-Albacete, para traer, luego, los viajeros-mercancías por la línea de Albacete. En consecuencia, no hay pronunciamiento aún sobre este difícil y delicado tema. Por otra parte, no interviene para nada el que sea un ferrocarril radial, es un problema de inversiones en relación con tráfico y rentabilidades estrictas o amplias del entorno de riqueza que puede crear.

Yo espero que, en dos o tres meses, tengamos acabados a nivel interno los estudios y, en ese momento, podré reunir a la Comisión en la que, por supuesto, estoy dispuesto a incluir a los nuevos Presidentes de Diputación, puesto que esto está previsto en la orden ministerial, y ampliarlo a una representación —como me habían solicitado los Diputados manchegos— de las Cámaras de Comercio. Si el veredicto de esta Comisión fuera favora-

ble, esto se transmitiría al Gobierno y su discusión se incluiría en la Ley General de Ferrocarriles del año 1980-1990.

Creo que, en un cierto momento, será un ferrocarril que habrá que hacer, pero no puedo precisar si habrá que iniciarlo el 1980, el 1985 o el 1990. Y esto lo digo más —como diría— con intuición de hombre experto en temas ferroviarios que no con la precisión de unos estudios que están realizándose y que todavía no he podido contemplar y estudiar en sus conclusiones finales.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Sapena.

El señor SAPENA GRANELL: Señor Presidente, Señorías, señor Ministro, quisiera hacer una pregunta al señor Ministro, puesto que es uno de los pocos expertos en temas ferroviarios que conozco. ¿Me puede decir si, concretamente en el estudio que se está llevando a cabo, hay algún problema técnico que impida el avance de la línea hasta Linares?

Me explicaré. Por lo que yo conozco, a la altura de Villacarrillo, hay una serie de estratos de margas y sosas que impiden la consolidación de la línea, porque yo, que he pasado por allí, he podido ver con facilidad que el terreno es de talco. Efectivamente, mirando en planta el plano de trazado vemos que hay una línea muy recta que podría llegar directamente a Linares, sin embargo, a la altura de Villacarrillo, por aquella loma de Ubeda, el trazado cambia con una gran curva hasta llegar a Villacarrillo. Entonces, en esa zona, me da la impresión de que no avanza o no se quiere terminar la línea, precisamente, por un problema técnico.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): ¿Pero se refiere a la línea general de Andalucía o al ferrocarril de Baeza-Linares?

El señor SAPENA GRANELL: Al ferrocarril que estamos comentando, al de Baeza-Linares.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Toda esa zona tiene problemas geológicos serios. Tanto la carretera, en su variante de Marmolejo, como la línea ferroviaria han exigido costos de consolidación muy fuertes.

Creo que no tengo obligación como Ministro de tener actualizados mis conocimientos geológicos de la zona, pero es cierto que ha costado mucho dinero la consolidación de todos los modos de transporte no sólo ferroviarios, sino carreteros, en la zona de Jaén, y en ese punto yo he ordenado que me estudien una variante —creo que se llama la variante del Condado— o en túnel o de alguna otra manera, porque, ciertamente, esa gran curva que da es por dificultades geológicas del terreno. Los estudios técnicos los he encomendado con su trazado actual o con la variante del Condado, que ahorra 40 kilómetros, para estudiar las dos alternativas.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Peinado.

El señor PEINADO MORENO: Simplemente para darle las gracias al señor Ministro. Se me ha curado bastante el pesimismo.

De todo lo que ha dicho he tomado nota de dos puntos muy concretos, que voy a repetir por si me he confundido: que dentro de dos o tres meses se convocará esta Comisión y que serán llamados los Presidentes de Diputación actuales y representantes de las Cámaras de Comercio de Albacete y Jaén, como le habíamos pedido. Pero nosotros pediríamos ahora la incorporación también de algún representante del País Valenciano, si es posible.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez - Terán Hernández): Digo que sí a los dos puntos que yo he dicho y que ha repetido el señor Diputado. No me atrevo a incluir, con perdón, a representantes del País Valenciano, porque si hay problemas serios sobre cuál será la decisión definitiva del Baeza-Albacete, lo que está absolutamente claro es

que introducir hoy el tramo Albacete-Utiel va a ser prácticamente imposible.

Yo seguiría el mismo criterio que el establecido en el ferrocarril Santander-Mediterráneo, que si algo tiene de viabilidad, en un plazo razonable, es el Santander-Burgos con enlace con la línea de Burgos. El Burgos-Mediterráneo es una cosa que hay que aplazar por más tiempo. Por tanto, yo le pediría, con el debido respeto a los representantes del País Valenciano, que tratemos cada cosa a su tiempo y que, hoy, el problema serio a tomar una decisión es el Baeza-Albacete.

El señor PRESIDENTE: Antes de pasar al tercer punto, queremos agradecer al señor

Ministro —creo que recojo el parecer de mis compañeros de Comisión— su presencia entre nosotros, sus informaciones, su receptividad, su competencia. Entiendo que su presencia ha sido esclarecedora y tomamos muy buena nota del ofrecimiento que remarcaba S. S. de que comparecerá, dentro de dos o tres meses, otra vez ante nosotros. Muchas gracias, señor Ministro.

Finaliza la sesión informativa, con asistencia del señor Ministro, continuando la Comisión el estudio de los demás puntos del orden del día.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.