



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984

II Legislatura

Núm. 117

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión celebrada el jueves, 9 de febrero de 1984

Orden del día:

Comparencias:

- Del Director general de Aeropuertos Nacionales, para informar sobre el nivel de funcionamiento, número de rentabilidad y eficacia de los aeropuertos españoles, con especial énfasis sobre los aeropuertos gallegos (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- De don Juan San Nicolás Santamaría, Subdirector general de Infraestructura del Transporte Aéreo, para informar acerca de la situación y planes sobre el futuro de la red de aeropuertos y aeródromos gallegos (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- De don Ramón Boixados Male, Presidente de Renfe, y don Apolinar Rodríguez Díaz, vocal del Consejo de Administración de Renfe, para informar sobre la política de Renfe en relación con la red gallega de ferrocarriles, sus conexiones con el resto de España y previsiones sobre su futuro (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).
- De los Directores generales de Carreteras, de Puertos, de Obras Hidráulicas y de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para informar sobre política de sus respectivos Departamentos y su especial incidencia en la región gallega (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).

Se abre la sesión a la diez y cinco minutos de la mañana.

El señor PRESIDENTE (Triginer Fernández): Buenos días, señorías. Antes de empezar el orden del día, simplemente quiero comunicar a SS. SS. unas cuestiones for-

males. La primera se refiere a que la prevista comparencia de los señores Directores generales de Carreteras, Puertos y Obras Hidráulicas y Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que inicialmente estaba prevista para las 17,30 horas, la vamos a adelantar a las

16,30, es decir, a la hora que teníamos prevista la comparecencia del excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, con el fin de disponer de más tiempo, si así lo requiere el contenido de las preguntas e intervenciones de SS. SS. o, en su defecto, de terminar antes, sobre todo teniendo en cuenta que hoy es jueves y que es el último día.

Hemos concertado, por consiguiente, este cambio de horario con las personas interesadas, que comunico a todos ustedes para poder empezar puntualmente.

La segunda cuestión es que hoy vence el plazo de enmiendas para el proyecto de Ley, que fue presentado a esta Cámara como Real Decreto-ley, sobre reconversión industrial. Como quiera que hay una interpretación de la Mesa del Congreso en el sentido de que las Ponencias encargadas de emitir un dictamen no son elegidas por la Comisión, sino por la Mesa, para facilitar los trámites y no verse obligada la Comisión a ser convocada para sesiones de este tipo, les agradecería a los distintos Grupos Parlamentarios que hiciesen llegar a la Mesa o a la Secretaría de la Comisión los nombres de los ponentes con el fin de poder convocar la Ponencia lo antes posible e iniciar los trámites que, como ustedes saben, son de urgencia, de acuerdo con lo establecido por la Mesa y Junta de Portavoces.

COMPARECENCIAS:

— DEL ILUSTRÍSIMO SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES, PARA INFORMAR SOBRE EL NIVEL DE FUNCIONAMIENTO, NUMERO DE RENTABILIDAD Y EFICACIA DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES, CON ESPECIAL ÉNFASIS SOBRE LOS AEROPUERTOS GALLEGOS, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

El señor PRESIDENTE: Tras esta breve introducción, sólo me resta señalar que se encuentra con nosotros el señor don José Ignacio García de la Rasilla, Director General del Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales. Se encuentra entre nosotros, como decía, como consecuencia de una solicitud de comparecencia requerida por el Grupo Popular y con el fin de que informe sobre el nivel de funcionamiento, número de rentabilidad y eficacia de los aeropuertos españoles, con especial énfasis sobre los aeropuertos gallegos.

Como es habitual en estos casos, vamos a dar la palabra al Director general para que se sirva informar sobre el asunto ya indicado hace un momento.

Sin más preámbulos, señor García de la Rasilla, tiene la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES (García de la Rasilla y García de Andrade): Buenos días, señorías. Como ustedes conocen, el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales es el encargado de la gestión y explotación de los aeropuertos que le

son encomendados. Dentro de los datos de tráfico durante el año 1983, me voy a referir a algunos de los principales aeropuertos y a la cifra total de los mismos.

Durante el año 1983, el número total de pasajeros de los aeropuertos nacionales fue de 49.389.126, con un incremento del uno por ciento sobre la cifra del año 1982. En primer lugar figura el aeropuerto de Madrid-Barajas, con 10.157.784, con un decremento del uno por ciento —siempre en comparación con 1982—; Palma de Mallorca, 8.735.716, con un aumento del uno por ciento; Barcelona, 5.460.916, con una disminución del uno por ciento; Las Palmas, 4.110.421, con un incremento del uno por ciento; Málaga, 4.095.279, con un aumento del ocho por ciento; Tenerife Sur, 3.239.415, con un aumento del ocho por ciento; Ibiza, 2.317.504, con un aumento del dos por ciento; Alicante, 2.156.000, con un aumento del cuatro por ciento. El total de los aeropuertos que he leído significan, el 82,5 por ciento del tráfico.

En cuanto a los movimientos de pasajeros en los aeropuertos gallegos, las cifras del año 1983 son las siguientes: Aeropuerto de Santiago, 631.019 pasajeros; aeropuerto de Vigo, 166.188; aeropuerto de La Coruña, 11.276. En cuanto a movimiento de aeronaves, según los datos de 1983, en el aeropuerto de Santiago figuran 8.072; aeropuerto de Vigo, 2.972; aeropuerto de La Coruña, 660. Movimiento de mercancías en kilogramos: aeropuerto de Santiago, 2.209.303 kilos; aeropuerto de Vigo, 1.122.053 kilos y aeropuerto de La Coruña, 239.689 kilos. La evolución del tráfico entre 1975 y 1983 en estos aeropuertos ha sido la siguiente. En 1975, en La Coruña, el número de pasajeros fue de 43.000; en 1976, 36.000; en 1977, 34.000; en 1978, 38.200; en 1979, 37.850; en 1980, 32.800; en 1981, 26.200; en 1982, 20.280 y en 1983, 11.270.

Quizá más que el número de pasajeros interesan las tendencias y variaciones entre un año y el siguiente. En relación al aeropuerto de La Coruña, entre 1976 y 1975 se produjo una disminución del 17 por ciento; del 77 al 76 una disminución del tres por ciento; del 78 al 77 un aumento del nueve por ciento; del 79 al 78 una disminución del uno por ciento; del 80 al 79 una disminución del 13 por ciento; del 81 al 80 una disminución del 20 por ciento; en el 82 una disminución del 22 por ciento y en el 83 una disminución del 44 por ciento.

Las variaciones en el movimiento de pasajeros en el aeropuerto de Santiago en el año 1979 —estos datos son con relación al año anterior— reflejan un aumento del 25 por ciento; en el 77 un aumento del 15 por ciento; en el 78 un aumento del cuatro por ciento; en el 79 un aumento del 15 por ciento; en el 80 una disminución del tres por ciento; en el 81 disminuye el 11 por ciento; en el 82 un aumento del dos por ciento y en el 83 una disminución del 10 por ciento.

En Vigo en 1975 el número de pasajeros fue de 31.590; en 1976 se registra un aumento del 12 por ciento; en 1977 una disminución del uno por ciento; en 1978 un aumento del 12 por ciento; en 1979 un aumento del uno por ciento; en 1980 un aumento del 15 por ciento; en 1981 un

aumento del 154 por ciento; en 1982 un aumento del 36 por ciento y en 1983 un aumento del 6 por ciento.

El total de pasajeros en estos tres aeropuertos durante el año 1983 fue de 808.460, con una disminución del ocho por ciento.

En cuanto al ejercicio económico o cuentas de resultado de explotación, me voy a referir a los datos de 1982 y a continuación a la estimación de los datos de 1983. En el total de los aeropuertos gestionados por el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, la cuenta de explotación, en millones de pesetas de 1982, es la siguiente: en ingresos, derechos de aterrizaje, estacionamiento y combustible 5.271,3; tasa de salida internacional, 4.170; otros derechos, 8,6; total de derechos aeronáuticos, 9.067,6. Alquiler de locales y terrenos, 999; canon de tierras libres de impuestos, 1.571,2; canon de «handling» o asistencia aeroportuaria, 519,0; canon de utilización de pasarelas, 345,7; otros ingresos patrimoniales, 1.114,1; total de ingresos patrimoniales, 4.549,5. Reintegros gastos, 327,8. El total de facturación es 13.944,9.

En gastos, gastos de personal imputados a los aeropuertos, 8.900; asignación personal funcionario, 403,1; distribución de gastos servicios centrales, 704,5. Total de gastos de personal, 10.007,6. Gastos de energía y mantenimiento, 1.931,4; gastos servicios nuevos, 353,3; otros gastos, 501. Total de gastos por naturaleza, 2.785,7. El total de gastos 12.793,3.

El resultado de explotación es de más 1.151,6 millones de pesetas. Me refiero a cuenta de explotación simplemente, en la que no se incluyen las inversiones realizadas por el Organismo Autónomo ni todas aquellas obras nuevas por inversiones que realiza la Dirección General de Infraestructura. Como dato de estas inversiones, las del Organismo Autónomo durante 1983 fueron de 4.512,8 millones. En la Dirección General de Infraestructura la cifra es del orden de 13.000 millones.

Con relación a los aeropuertos de La Coruña, Santiago y Vigo durante 1982, los datos son los siguientes. El total de facturación para el aeropuerto de La Coruña es de 2,9 millones de pesetas. El total de gastos, 112,7 y el resultado de explotación es negativo en 109,8 millones de pesetas. En cuanto al aeropuerto de Santiago, el total de ingresos es de 122,2; el total de gastos 316,8. Resultado de explotación, menos 194,6 millones de pesetas. Respecto al aeropuerto de Vigo, el total de facturación es de 15,7; total de gastos, 122,5. Resultado de explotación, menos 106,8. Me estoy refiriendo a datos de 1982.

En cuanto a estimaciones de 1983, tenemos un total de facturación del Organismo Autónomo de 16.910,8; total de gastos 15.078,8, lo que arroja en estimación un resultado de explotación de 1.832 millones de pesetas.

Relación entre 1982-1983: en 1982 es 1.151,6 positivo, resultado de explotación; en 1983 es 1.832, lo cual supone un aumento un poco superior, del orden del cincuenta y tantos por ciento. En estimación también de 1983, para el aeropuerto de La Coruña tenemos una facturación de 2,8, con unos gastos de 127,1 y gastos por naturaleza 5,8, lo cual nos arroja un resultado de menos 124,3. En el año 1982 el resultado de explotación fue de 109,8. Para el

aeropuerto de Santiago tenemos un total de facturación en estimación de 147,3, con un total de gastos de 354,7, que arroja un resultado de explotación de 207,4 negativo. Este mismo aeropuerto en el año 1982 tuvo un resultado de explotación negativo en 194,6 millones. En el aeropuerto de Vigo tenemos en estimación 1983 un total de facturación de 19,2 y total de gastos 153,0, lo que arroja un resultado de explotación de 133,8. Comparado con el resultado negativo de explotación, el resultado de 1982 es de 106,8 millones.

Me voy a permitir exponer algunos datos que quizá puedan ser interesantes sobre los aeropuertos de La Coruña, Vigo y Santiago. En el aeropuerto de La Coruña la pista de vuelo es 0422, de 1.860 metros por 45 de ancho, con dos calles de salida a 90 grados, una plataforma de 11.900 metros cuadrados, aparcamiento de coches 8.000 metros cuadrados, terminal de pasajeros de 904 metros cuadrados. Tiene edificio de aviación general, torre de control, central eléctrica y emisoras. En cuanto ayudas visuales a la navegación, tiene luces de aproximación de precisión en la cabecera 22, VASIS abreviado para aproximación de dos barras en la cabecera 22 y luces de borde. En cuanto a instalaciones radioeléctricas, dispone de un ILS en la cabecera 22, un VOR situado a 11 kilómetros, un radio faro NDB y una radio baliza localizadora de 20 vatios. Su suelo está formado por pizarra descompuesta y roca casi superficial.

En cuanto al aeropuerto de Santiago, la pista de vuelo es la 1735, de 2.550 metros por 45, el edificio terminal tiene una superficie de 6.679 metros cuadrados. En cuanto a ayudas visuales a la navegación, se encuentra el VASIS de dos barras en las dos cabeceras; en instalaciones radioeléctricas dispone de ILS, VOR y NDB.

En el aeropuerto de Vigo, la pista de vuelo es la 0220, con una longitud de 2.200 metros por 45 de ancho. El terminal dispone de una superficie de 2.253 metros cuadrados, una capacidad de diseño de 400 pasajeros hora punta. En cuanto ayudas a la navegación, se encuentran VASIS dos barras en las dos cabeceras. En cuanto a instalaciones radioeléctricas dispone de ILS, VOR y NDB. Su suelo lleva dos tipos de zona, una de grava más granulada y otra de arenas limosas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Vamos a abrir ahora el turno de preguntas y sugerencias que puedan ser formuladas por los Grupos Parlamentarios, empezando, como siempre, por el Grupo Popular, que es el que ha solicitado la comparecencia.

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia y la información que nos ha dado el Director general de Aeropuertos. Aunque de los datos que nos ha dado, leídos a la velocidad que lo ha hecho, es difícil hacer una digestión rápida, vamos a intentarlo.

El señor PRESIDENTE: Si quiere, podemos suspender la sesión.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: No merece la pena. Tampoco vamos a mejorar la digestión con diez minutos. *(Risas.)*

La rentabilidad del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, cuya cuenta de explotación, quiero recordar, estaba en 1.186 millones positivos en el año 1982, y se estiman unos 1.832 millones para este año, es clara. Supongo que del total de los 29 aeropuertos internacionales y cuatro nacionales de que, según el folleto que tengo delante, disponemos en España, habrá algunos que tienen que dar cuenta de explotación muy positiva para llegar a esas cifras, dado que los tres que nos ha nombrado, La Coruña, Santiago y Vigo, para 1983 tienen estimaciones de 124, 207 y 133 millones de pesetas negativos en su cuenta de explotación. Desearía que el señor Director general nos pudiera decir cuáles son los que compensan todos éstos —supongo que habrá más— déficit de aeropuertos nacionales en su cuenta de explotación.

Me gustaría saber las razones por las cuales estas cuentas de explotación de los tres aeropuertos que nos ha mencionado, La Coruña, Santiago y Vigo, son negativas, porque entiendo que no es debido exclusivamente al tráfico, sino a otras razones, léase a otros servicios, léase personal, léase un montón de cosas que dará como resultado también la explotación correspondiente en estas cuentas.

Querría preguntar al Director general si está convencido, como dice aquí, de que las pistas de vuelo tienen balizamiento luminoso de borde de pista y luces de eje y si lo tienen todas. Al decir todas, me refiero a los 29 aeropuertos internacionales o, por lo menos de nivel suficiente. No parece que se especifique en el folleto el número de aeropuertos y, de entrada, por lo menos en la mente de este Grupo Parlamentario, existe una cierta duda.

Más adelante dice que hay radares de aproximación y que se ha puesto recientemente en servicio uno de ellos, en Barajas, Madrid, concretamente. La pregunta que yo haría es si este radar que se puso en servicio en el mes de septiembre, según dice aquí, se utilizó cuando el accidente de Avianca, no el de Iberia-Aviaco, que estará sometido a Comisión de investigación en este Congreso.

Preguntaría también al Director general cuántas unidades de ILS hay instaladas y en funcionamiento en el aeropuerto de Barajas.

Finalmente, que me indicara si en la cuenta de explotación del aeropuerto de La Coruña está incluido, o es solamente un convenio parcial con la empresa Aviacó, el convenio del Ayuntamiento, que quiero recordar que era garantizar un mínimo de 40 millones de pesetas anuales en función de pasajes o pasajeros. No lo sé exactamente, y me gustaría que me lo aclarara.

Por mi parte, nada más, señor Director general. Quiero volverle a agradecer su presencia y ceder el turno a mis compañeros de Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Trillo.

Tiene la palabra el señor Pérez-Olivares.

El señor **PEREZ-OLIVARES Y PEREZ**: Gracias, señor Presidente, con su venia.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Director general de Aeropuertos Nacionales, como ha hecho mi compañero.

Señor Director general, si no tengo mal entendido, los aeropuertos H24 en España son ocho: Madrid, Barcelona, Málaga, Alicante, Palma, Las Palmas, Tenerife y Santiago. En caso de que el aeropuerto de Santiago, por cualquier causa, de noche estuviera cerrado, entiendo que los aeropuertos alternativos de éste serían el de Madrid y el de Oporto. Se habrán dado cuenta, probablemente sí, de que toda la cornisa Norte se queda sin aeropuerto alternativo.

Teniendo en cuenta los datos que el señor Director general nos ha suministrado del aeropuerto de La Coruña hace un momento, en realidad, no sabemos si el número de pasajeros es de 11.276 o de 11.260, pero es igual, es una diferencia muy pequeña; han sido las cifras que nos ha dado. En función de estos 11.276 pasajeros, y teniendo en cuenta que el aeropuerto de La Coruña solamente recibe un vuelo regular, que, además, está servido por un Fokker y su ocupación media es del 50 por ciento, por mucho que hago números no me salen estos pasajeros. Teniendo en cuenta, además, que este aeropuerto recibe solamente un vuelo regular y que la cifra que nos ha dado el señor Director general es de 660 aeronaves anuales, en este número deben estar incluidas las aeronaves militares que recibe el aeropuerto.

Nos ha dicho que el aeropuerto de La Coruña está dotado de un ILS. Yo quisiera preguntar al señor Director general si este ILS está ya corregido o se sigue dejando en el barbecho, al lado de la pista.

Teniendo en cuenta el tráfico de pasajeros que tiene el aeropuerto de La Coruña y su franca disminución en función de la estadística que nos ha facilitado, yo quisiera preguntarle por qué ha sido ampliada la terminal de pasajeros de este aeropuerto, a qué se han debido estas obras o por qué este gasto. Esto es fundamentalmente por una razón, porque hay por ahí lenguas malintencionadas que están diciendo que es única y exclusivamente para que se cumpla el programa electoral del señor Alcalde de La Coruña, que precisamente no es de nuestro Grupo.

Teniendo en cuenta el tráfico y el número de personas que recibe el aeropuerto de La Coruña, y también el tráfico del aeropuerto de Córdoba y el número de personas que recibe, que es un solo vuelo regular, servido por un Fokker y con un 50 por ciento de ocupación, a mí me gustaría saber exactamente qué número de personal tiene cada uno de estos aeropuertos. También que me dijese el número de personas con que está dotado el aeropuerto de Seo de Urgel, no dependiente de su Departamento; cuántas personas de su Departamento están destinadas y qué es lo que hacen en el aeroclub de Sabadell.

Me gustaría saber también, señor Presidente, cuántos oficiales de tráfico hay en el aeropuerto de La Coruña. Tengo entendido que uno, mejor dicho, mi Grupo tiene entendido que ninguno, porque el señor oficial de tráfico de este aeropuerto ha estado dado de baja desde el mes de septiembre. A mí me gustaría saber, señor Director,

por qué este oficial de tráfico no ha sido sustituido. Yo quisiera saber también si los oficiales de tráfico no son necesarios para la nueva Administración, al no haber sido sustituido éste, probablemente no lo sean, y también me gustaría saber sinceramente por qué enfermedad este oficial ha sido dado de baja, si es que lo sabe el señor Presidente, y si otra vez está en servicio o va a estar en servicio cuando se le dé de alta.

Este modesto Diputado también tiene conocimiento de que algunos directores de aeropuerto han sido trasladados e incluso están prestando servicios en su nuevo destino en un puesto de inferior categoría jerárquica al que prestaban. Voy a poner dos ejemplos y, como la comparecencia incide fundamentalmente sobre los aeropuertos gallegos, voy a poner el ejemplo del director del aeropuerto de Santiago. Por supuesto, lo que no me valdría sería la propuesta de que era ingeniero técnico aeronáutico y este aeropuerto ha sido dotado con un ingeniero superior. Los cambios están bien cuando las cosas no funcionan; cuando los servicios funcionan de maravilla, o funcionaban bastante bien, cambiar es un poco complicado o cuando menos arriesgado.

Otro ejemplo puede ser el del director del aeropuerto de La Coruña, destinado a las islas Afortunadas. Quisiera saber exactamente por qué han sido trasladados estos funcionarios. Y quisiera saber también si es cierto que el procedimiento por el que estos funcionarios se han enterado de su traslado ha sido el ya tan común y corriente desde hace más de un año, por medio del «Boletín Oficial del Estado»; parece ser que ha sido éste y quisiera me despejase esta duda. Y si es verdad que en la mayoría de los casos, los sustitutos de los funcionarios sustituidos digamos que son profesionales de menor experiencia y de menor rango administrativo. Vamos a poner un ejemplo: en La Coruña, me gustaría conocer el «curriculum vitae» de uno y de otro.

Por último —y no quiero abusar de mis compañeros, ni por supuesto de la benevolencia del señor Presidente—, hemos recibido últimamente este librito, y nos parece muy bien; abriéndolo, por ejemplo, por la página 10 nos encontramos con que figura una relación de accidentes en los principales aeropuertos de Europa desde 1970, sufridos por la aviación comercial, y nos vamos concretamente al apartado España. Tenerife, tres; Madrid, dos, y Málaga, uno. Debe haber sido un olvido o una distracción el que no figure aquí el accidente ocurrido en 1980 por un avión de Spantax, el comandante era el señor Muntaner, muertos la totalidad del pasaje y la tripulación; esto ocurrió en el aeropuerto de Son San Juan, de Palma de Mallorca. Me imagino que debe ser un olvido, a no ser que su Dirección considere que el aeropuerto de Palma de Mallorca no es uno de los más importantes de Europa.

También me imagino que por la misma situación o, probablemente, porque el aeropuerto de La Coruña no esté considerado como uno de los más importantes, tampoco figura concretamente el accidente ocurrido en el año 1973 por un «Caravelle», su comandante era el señor López Pascual, con la totalidad de la tripulación y del

pasaje muertos; aquí hubo aproximadamente unos 100 muertos.

Nos han contado ustedes las excelencias del aeropuerto de Barajas. Lo que sí es cierto es que, desde el último accidente, el espectáculo que se ve desde el aire en ese aeropuerto es francamente maravilloso. Fíjese si será estupendo que funcionan hasta las luces de «No entry», no sabemos por qué, porque yo, que soy un usuario de ese aeropuerto durante muchísimos años, no las había visto jamás encendidas hasta ahora. Y si todo esto funciona tan bien no entendemos cómo es posible que en el aeropuerto de Barajas se vayan a invertir 2.476,20 millones de pesetas. Si todo funcionaba tan bien, consideramos innecesario este gasto. Nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Pérez-Olivares.

Una aclaración quisiera hacer. Esta Presidencia no va a interrumpir a SS. SS. cuando hagan preguntas concretas, y también va a ser flexible en el tiempo de intervención. De todas formas quisiera señalar una cuestión, y es que se piden resultados y datos tan específicos sobre aeropuertos que no son gallegos que, tal vez, sea ajeno al objeto de una comparecencia. Si el señor Director general puede contestar no habrá ningún inconveniente, aunque esta Presidencia consideraría que éste es un asunto que, quizá, no sea objeto de una comparecencia.

La otra cuestión es que yo preferiría que algunos comentarios sobre cuestiones de seguridad se hiciesen con cuidado, sobre todo porque pueden suponer acusaciones. Esta Presidencia no quiere cortar las valoraciones, pero preferiría no verse obligado, en cuestiones que pueden suponer acusaciones, a ponerles ante la alternativa de tener que demostrar cosas que pueden ser consideradas como acusaciones.

Nada más. El señor Durán tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: Una puntualización, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: No hay ninguna puntualización. Las puntualizaciones las hace la Presidencia, señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: Que sea una matización o una cuestión de orden, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Su turno ha concluido. Me parece que quien había pedido la palabra era el señor Durán. ¿No es así? Tiene usted la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: Para una cuestión de orden o de desorden.

El señor PRESIDENTE: No hay desorden.

El señor TRILLO Y LOPEZMANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: El señor Durán tiene la palabra.

El señor DURAN NUNEZ: A continuación también intervendría el señor Romay Beccaría. Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Director General. Me voy a ceñir; como es natural, a Galicia en este caso y le preguntaría primero si por favor nos puede dar la tasa de «handling» por avión, de pasarelas por avión, tasa por pasajero embarcado y desembarcado y la tasa por kilocarga, comparativamente, en los aeropuertos de Santiago, Vigo y Coruña, si son distintas, o si son las mismas. Esto viene a cuento porque, analizando las cifras que nos ha dado, vemos que, por ejemplo, La Coruña ingresó 2,8 millones; gastó 127,1 millones; Santiago ingresó 147,3 millones y gastó 354,7 millones; y Vigo ingresó 19,2 millones y gastó 153 millones. Como las cifras de pasajeros que, en cambio, nos había dado eran: en el caso de Santiago 631.000 pasajeros, Vigo 166.000 —que es un 25 por ciento menos— y sin embargo los ingresos son sensiblemente menores, ésta es una de las razones de la pregunta.

Asimismo, vemos que con un número sensiblemente menor de aviones Vigo que Santiago, prácticamente ha movido nada más que la mitad de mercancías. Es decir, Santiago ha movido 2.200 toneladas y Vigo 1.122. Esta es una de las razones para llegar al análisis.

En lo referente a gastos, viendo que a un aeropuerto como Vigo le han sido imputados 153 millones en el 1983 y a un aeropuerto con un movimiento sensiblemente menor, 127,1, ¿qué porcentaje de gastos de personal funcional del aeropuerto es el atribuible y qué imputación hay de servicios centrales? Presumiblemente debe haber una imputación muy grande, porque de lo contrario no conciliaría el que haya 127 millones en La Coruña con un movimiento de 11.276 pasajeros, lo cual indica que ahí el personal es menor o que se necesita menos personal, cuando Vigo, con 153 millones, que es poco más de gasto, ha movido en este caso particular 166.188 pasajeros. Esta es la primera parte de mi pregunta.

La segunda se refiere a temas de los que se suele hablar como el del aeropuerto de Labacolla, en Santiago. Le ruego si puede tomar nota y puede contestarme. Se nos suele informar que el primer problema son los frecuentes vientos cruzados que afectan a la seguridad y son causa, a veces, de cancelación. ¿Cuáles son las acciones para paliar este problema?

Otro caso frecuente en nuestros aeropuertos gallegos en general, pero especialmente en Santiago, son las nieblas. Desde la creación del embalse de Porto de Mouros, en el año 1968, ha aumentado bastante y esta situación creemos que se podrá complicar con la construcción de los embalses del río Ulla. ¿Qué incremento de seguridad se tiene previsto en lo que se refiere a luces, etcétera?

Y tercera pregunta: Hay un grupo de eucaliptos en la cabecera sur —usted habrá volado allí y los habrá visto siempre—, que propician el encajonamiento de la pista de aterrizaje, y en el caso de fuertes vientos hace realmente muy problemática la maniobra, incluso la manio-

bra de contacto con la pista. Creemos que los eucaliptos impiden los sistemas de ayuda en la cabecera sur, que son sistemas que, creo, dan una medición de vientos, tipo casi un radar «Doppler». Se nos ha informado que incluso los pilotos se han quejado por escrito de este hecho. Este arbolado está situado fuera de los límites de Labacolla, pero sin embargo es territorio sujeto a servidumbre aérea y creo que podrían ser talados sin mayor problema. ¿Van a tomarse algunas acciones sobre esto?

También se nos ha informado recientemente de que cerca de unas veinte luces, dentro de la pista de aterrizaje, se encontraban fundidas. Esto también ha sido presentado como queja por algunos pilotos y, presumiblemente, estará siendo atacado el problema, pero desearíamos conocer en qué situación está.

Y, por último, ¿cuándo estiman que esté en funcionamiento el radar civil que se está instalando en el monte Espiñeira y la señal repetidora que creemos que se va a poner en la torre de control?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Durán. El señor Cascallana tiene la palabra.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Gracias, señor Presidente.

Teniendo en cuenta que la comparecencia del ilustrísimo señor Director General de Aeropuertos, siendo específica sobre el tema de Galicia, se refiere también al funcionamiento, rentabilidad y eficacia de los aeropuertos españoles, voy a tratar de hacer al señor Director General una serie de preguntas concretas y puntuales que, si por las razones que antes apuntaba el señor Presidente, no pudieran ser contestadas de forma adecuada en este trámite, espero que sean contestadas de la forma más rápida posible aprovechando cualquier otro cauce, incluso una respuesta por escrito dirigida a esta Comisión o al Diputado que pregunta. No es que vaya a aprovecharme del hecho de que el Pisuerga pase por Valladolid; voy a hacer una serie de preguntas sobre la provincia de León, porque es la cuña, precisamente, de comunicaciones en todos los órdenes entre Galicia y Asturias.

Voy a referirme al tema concreto de la posible utilización para usos civiles de un aeropuerto militar en las cercanías de la capital de León, que como el señor Director General sabe es la vieja y entrañable aspiración del pueblo leonés, de todos los parlamentarios, de todos los grupos y de todas las instituciones preocupadas por los problemas que afectan a esta provincia en orden a los transportes, incluidos los transportes aéreos.

Mis preguntas concretas son las siguientes, señor Director General. ¿En qué situación concreta se encuentra el proyecto de aeropuerto de la provincia de León? Segunda, ¿qué ayudas concretas y específicas y en qué ámbito ha previsto la Administración su puesta en servicio? Tercera, ¿cuál es la forma prevista de prestación del servicio de vuelos, y cuáles son las razones de haber elegido precisamente esa forma concreta para posible prestación del servicio? Por último, ¿en qué tiempo se tiene previsto

pasar del simple proyecto (a mi entender un tanto voluntarista, por lo menos por lo que ha ocurrido hasta ahora) a su realización concreta?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cascallana.

El señor Romay tiene la palabra.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Director General, gracias también, y muy brevemente para hacerle una pregunta de carácter general sobre las condiciones de seguridad de los aeropuertos gallegos. Por si algo se le pasó o se le quedó sin decir al señor Durán, a mí me gustaría saber si realmente los aeropuertos gallegos disponen ahora mismo de las medidas de seguridad que razonablemente corresponden a sus condiciones, o si realmente hay algo que todavía falta en este campo, y cuáles son las medidas previstas para completar estos niveles de seguridad a que razonablemente deben aspirar estos aeropuertos, como los de todo el país.

En segundo lugar, una consideración sobre el aeropuerto de Alvedro. Se nos ha dado aquí unas cifras realmente preocupantes sobre el descenso de la utilización del aeropuerto de Alvedro. A mí me gustaría saber cuál es la opinión del señor Director General sobre las causas de este descenso tan alarmante del tráfico de Alvedro.

También —y no sé si esto es materia de su competencia o es del señor Subdirector que intervendrá a continuación, y en ese caso me excuso— querría saber cuáles son las previsiones presupuestarias concretas de inversión por parte de la Administración Central en Alvedro, porque yo en los presupuestos no las encuentro, no encuentro nada. Como el señor Director General sin duda sabe, porque es del dominio público, las autoridades próximas al Gobierno con responsabilidades en aquella ciudad se hacen ilusiones sobre la existencia de considerables inversiones de la Administración Central en el aeropuerto de Alvedro. A mí me gustaría saber cuáles van a ser esas inversiones y con cargo a qué partidas presupuestarias concretas se van a hacer estas inversiones.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Carro tiene la palabra.

El señor CARRO MARTINEZ: Gracias, señor Presidente, dos preguntas muy concretas. Una relativa a la provincia que represento, puesto que se ha hablado de los aeropuertos de Galicia, se ha hablado de Vigo, La Coruña y Santiago, pero no puedo olvidar que en mi provincia, Lugo, existe un aeropuerto, quizá obsoleto, fuera de servicio, pero este aeropuerto de Rozas existe, yo recuerdo haber tomado líneas regulares de vuelo desde ese aeropuerto a Madrid, y viceversa en otros tiempos históricos, y yo quisiera que el señor Director general nos informara sobre qué previsiones, ya sé que son unas previsiones mínimas, pero en definitiva qué posibilidades y previsio-

nes puede haber para este aeropuerto de Rozas en Lugo.

La segunda pregunta, que incide muy sustancialmente en la formulada por el señor Romay, es sobre las condiciones de seguridad de los aeropuertos de Galicia. En el otoño pasado yo hice un viaje a Santiago, un día normal en Santiago, con nubes y lluvia, descendimos en medio de las nubes y de repente nos encontramos con que, a dos metros sobre el aeropuerto, el avión volvió a cobrar altura y nos llevó a Oviedo. Todos sacamos la sensación de que nos acabábamos de escapar de un suceso desgraciado. Yo quisiera que se aclararan estas condiciones de seguridad, que importan mucho a los parlamentarios gallegos.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Mixto, ¿señor Fernández Inguanzo quiere usted intervenir? (*Asentimiento.*) Tiene usted la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Director general. Voy a hacer preguntas muy concretas y muy breves.

Actualmente las compañías nacionales Iberia y Aviaco están inmersas en planes de saneamiento que pivotan sobre fuertes reducciones de costes. A juzgar por algunas informaciones que se nos han dado aquí, en el transcurso de este período de información ese incremento de reducción de costes se va a ampliar, se va a seguir intensificando. Simultáneamente se prevé que los aumentos de tarifas para las líneas nacionales van a ser bajos. Sin embargo, en la Prensa han aparecido noticias que anuncian un fuerte incremento de tarifas por utilización de aeropuertos y ayudas a la navegación. Caso de ser cierta esa noticia me gustaría preguntarle al señor Director General hasta qué punto no entra en contradicción esta política de aviación civil con la del INI de contracción de gastos, y quién coordina la política de transporte aéreo, que lógicamente debiera ser coherente, de los diversos organismos de la Administración. Esta es una de las preguntas que yo quisiera hacer al señor Director general.

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, me temo que la pregunta que usted hace no corresponde al Director general de Aeropuertos, puesto que cuando habla de coordinación entre aviación civil y aeropuertos esto respondería a un ámbito jerárquico superior. Por consiguiente, creo que sería una pregunta a dirigir al Ministro de Transportes. Se lo digo porque, con independencia de que pueda dar su opinión personal, no corresponde al motivo de esta comparecencia.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Otra pregunta que quisiera hacer, y que se da particularmente en el aeropuerto de mi región, dé Asturias, es que debido a la acumulación de vuelos en una determinada hora (no porque existan muchos vuelos, sucede todo lo contrario, sino porque coinciden en una determinada hora), se producen unas horas punta que van en perjuicio, creemos nosotros, de la seguridad del aeropuerto, de la seguridad de los

aviones y en contra del ahorro de combustible y de un mejor servicio al usuario, que se ve obligado, por ejemplo, a acumulación, a molestias, a retrasos, etcétera. ¿Cuál es la causa de que se produzcan las horas punta de congestión de tráfico en los aeropuertos? y también quería preguntar ¿por qué se ha suprimido uno de los vuelos a Asturias cuando precisamente los que teníamos no correspondían con las necesidades de la región?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, la pregunta que ha hecho respecto a la intensidad del tráfico en cada aeropuerto sí que puede corresponder al Director general, pero la supresión de un vuelo a Asturias no corresponde a su ámbito de competencias. Es decir, de las dos estimo que una sí corresponde a la competencia del Director general y, por consiguiente, es una pregunta correctamente formulada con todo el derecho de cualquier parlamentario.

Por el Grupo Centrista el señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente, por concederme el uso de la palabra, y entrando rápidamente en materia, para el señor Director general del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, hago las siguientes preguntas.

Primera: ¿Existe algún proyecto en su unidad administrativa o en las de superior jerarquía dentro del mundo de la Administración aeronáutica española en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de transformar la actual Dirección General, por su carácter de organismo autónomo, en una empresa pública, sí o no? Si se trata de convertir el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales en empresa pública, o no. Y en caso positivo, si existe algún proyecto para definir qué abarcaría esta empresa pública, y en segundo lugar la situación de los actuales funcionarios que prestan servicio en el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales.

Como segunda pregunta, y al hilo de esta última parte de mi anterior pregunta, le cuestiono al señor Director general de quién depende actualmente el personal de Aeropuertos Nacionales. Tengo noticia de que en las nóminas que vienen percibiendo altos cargos responsables de los aeropuertos nacionales, nóminas que venían encabezadas por la Dirección General que usted ostenta, se pasa a la de Aviación Civil. ¿Este es un cambio debido a una pura gestión administrativa de ordenador, o qué ocurre aquí?, porque hay un personal que se considera de la Administración aeronáutica española y tiene un poco de confusión, según mis noticias, en este momento, sobre si son funcionarios de Aviación Civil o son funcionarios propios del organismo autónomo «Aeropuertos Nacionales», y por tanto me gustaría que me aclarara el señor Director general la naturaleza jurídica funcional de este personal.

La tercera pregunta es que me gustaría me hablara el señor Director general con más detalle de la rentabilidad de los aeropuertos nacionales por unidades de tráfico, y

no hiciera solamente un «ranking» de la clasificación de los aeropuertos españoles que me ha dicho por recaudación; es decir, ver cuál es su tasa de rentabilidad, si es que la propia Administración la tiene en este momento o la ha hecho viable, y por tanto me dijera, de acuerdo con estas unidades de tráfico o cualquier otro módulo de valoración de rentabilidad, cuáles son los aeropuertos más rentables y si alguno, no siéndolo, tiene consideraciones de otro carácter distinto del económico —gestión pura de su Dirección General— u otros aditamentos de tipo social, etcétera, que mantengan la gestión directa del organismo autónomo.

A continuación, me gustaría saber si ya está nombrado en el aeropuerto de Barajas el Director del mismo. Tengo entendido que usted debe conocer bastante esta materia por la situación administrativa anterior. Si se ha producido ya el nombramiento de este Director del aeropuerto de la capital del Estado, y si existen en Barajas por parte de las dependencias de su Dirección General otros cargos responsables, como ingenieros de mantenimiento, etcétera, que estén todavía sin nombrar desde que salió promocionado el anterior Director del aeropuerto de Barajas.

La siguiente pregunta es de si usted considera, señor Director general, que los aeropuertos que recibe terminados o aquellas obras que recibe terminadas, que no están hechas por los servicios normales de Aviación Civil, sino por la Dirección General de Infraestructura del Transporte, y que recibe su Dirección General, como usted mismo bien ha dicho, para su administración, son perfectamente válidos; si han tenido en cuenta todas las recomendaciones de lo que es el funcionamiento interno de un aeropuerto desde el punto de vista de un órgano gestor, si la obra civil de redacción, ejecución y subasta de proyectos, es la adecuada, dado que se viene viendo una serie de obras que nunca parecen acabadas, donde después de la entrega y recepción de obras de un aeropuerto y su pase a la Administración del organismo autónomo, empiezan unas interminables obras de perfeccionamiento y de adecuación porque parece ser que aquello no sirve.

A continuación, quisiera saber si las cifras que usted ha dado, señor Director general, de las percepciones del organismo autónomo en sus ingresos, lo mismo da que sean referidas a cualquier año, usted ha dicho para 1982, 519 millones por el canon de «handling» y 345,3 por la utilización de pasarelas. Si esas cifras están planteadas únicamente por el organismo autónomo desde un punto de vista puramente de gestión administrativa comercial, o están en este momento, usted lo entiende así, condicionadas a que, como el usuario adjudicatario en este momento del «handling» aeroportuario es la Compañía Iberia de bandera, se mantengan congeladas las cifras del canon de «handling» por evitarles nuevos «inputs» de la cuenta de explotación de Iberia, en el interés que resulta del «handling». Y cuál es la situación en este momento de un contencioso planteado tiempo atrás entre la autoridad aeronáutica española y la Compañía Iberia precisamente por la adjudicación de los servicios de funcionamiento «handling», principalmente en los aeropuertos.

La siguiente pregunta, señor Director general, es sobre los criterios que se han seguido en el aeropuerto de Tenerife Sur, y en cualquier otro en que se hubieran producido análogas circunstancias, cuando recientemente se les ha autorizado a contratar personal, a la vista de que no ha salido ningún anuncio en los medios de comunicación social, como en anteriores ocasiones, para que los interesados en situación de desempleo laboral concurrieran a estas plazas. La explicación que circula en aquellos ambientes es de que cómo son plazas eventuales, no se han anunciado, pero esta manera de adjudicación ha motivado quejas, malestar y protestas en determinados colectivos laborales y en algunas centrales sindicales, sobre todo cuando una de las plazas clasificadas en su día para este aeropuerto por la Subdirección General de Gestión Administrativa del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, se le asigna a un ingeniero técnico aeronáutico y, una semana después, se amplía su calificación a ingeniero técnico industrial, que es el que al final recibe la plaza, en detrimento del colectivo de ingenieros técnicos aeronáuticos existentes en Tenerife, que se quedan sin obtener esta plaza específica, cuya adjudicación se pasa a otra titularidad profesional. Tengo a disposición del señor Director General una lista de, al menos, diez plazas adjudicadas de la siguiente manera: plaza de licenciado en Derecho, adjudicada a la esposa del ingeniero superior aeronáutico, don Roberto Aperté; plaza de auxiliar administrativo a la esposa de un ingeniero técnico aeronáutico; plaza de auxiliar administrativo a la esposa de un personaje influyente en el área del aeropuerto; plaza de auxiliar administrativo a la esposa de un bombero del aeropuerto; plaza de especialista de grado segundo a la hija del conductor del aeropuerto; plaza de vigilante al esposo de la locutora del aeropuerto y miembro de una central sindical; plaza de vigilante al hijo de un conductor del aeropuerto, miembro de un comité sindical. Señor Director general, esto es un botón de muestra únicamente para que usted me pudiera decir los criterios de objetividad con los cuales recientemente se han adjudicado estas plazas.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Socialista el señor Abejón tiene la palabra.

El señor ABEJON ADAMEZ: Nuestro Grupo, aparte de alguna pregunta concreta que hará otro Diputado, quería hacer unos comentarios de tipo un poco general a la intervención del señor Director del organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, y un poco al hilo también de algunos de los comentarios que se han vertido aquí, que no preguntas, en muchos casos.

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, le recuerdo que este trámite no es de debate. Refiérase, por favor, a la intervención del señor Director general.

El señor ABEJON ADAMEZ: Muchas gracias, señor Presidente, a nuestro Grupo le interesa hacer constar que, evidentemente, España es un país aeronáutico de primer orden, cosa que a veces es ignorada por buena parte de la opinión pública. España es uno de los pocos países fabricantes de material volante; es uno de los pocos países, aunque muy modesto, miembro del Club del espacio, y desde el punto de vista de los aeropuertos y de la navegación aérea, tanto en lo que respecta a la estructura de nuestro espacio aéreo como a nuestra red aéreo-portuaria y al funcionamiento de nuestras compañías aéreas, es un país de primera importancia. Esto viene un poco a cuento del tema que nos ocupa hoy y que se refiere a los aeropuertos. Hay que reconocer que la red aéreo-portuaria española es sumamente amplia y tupida y que se ha gestado a lo largo de los años con criterios no estrictos de racionalidad. Las influencias localistas, los temas de prestigio, las interrelaciones entre la aviación civil y la aviación militar y una absoluta carencia de ideas sobre la integración del sistema de transporte aéreo en el sistema global de los transportes, durante muchos años, en los que incluso se careció de un Ministerio de Transportes en España, fueron las ideas que sirvieron de base al desarrollo aéreo-portuario.

Por tanto, no tiene nada de extraño que la rentabilidad del sistema global de los aeropuertos, y en muchos de ellos en concreto, sea muy deficiente, que los mecanismos de seguridad o de tiempo H24, o de instalaciones radioeléctricas necesarios en caso de no visibilidad en los aeropuertos no han funcionado porque no estaban previstos para ello. Sería conveniente señalar otras muchas deficiencias. La aviación civil española no ha estado dotada durante muchos años de las estructuras administrativas que debía tener; no se han producido los mecanismos de coordinación entre las compañías aéreas propiedad del Estado y la Administración civil aeronáutica. En muchos aspectos no se han producido los mecanismos de calidad, de crítica, los mecanismos de sutileza que había que introducir para que el sistema funcionara, y arrastramos esa situación.

En consecuencia, la situación en estos momentos es heredada en muchísimas materias, y es curioso que se saquen a colación accidentes, disfunciones que se han producido debido a muchos años de mal funcionamiento. *(El señor Presidente hace signos negativos.)* Ruego al señor Presidente un minuto de paciencia, ya que la ha tenido con otros señores Diputados. *(Un señor DIPUTADO: No es así.)* ¿Cómo que no es así? Está clarísimo que se han hecho aquí comentarios que desbordaban inclusive las competencias del señor Director general que se encuentra en estos momentos en la Comisión.

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, si se hacen comentarios de esta naturaleza es la Presidencia quien debe juzgar, por favor. Usted puede hacer comentarios porque este trámite prevé esa posibilidad, pero le agradecería que se limitara al ámbito de la intervención objeto de la comparecencia. Puede hacer comentarios; están per-

mitidos y pueden hacerse preguntas, pero con estas características.

El señor ABEJON ADAMEZ: Agradezco al señor Presidente su indulgencia y que garantice mi derecho a hacer uso de la palabra. Muchísimas gracias, señor Presidente.

Centrándonos un poco en el tema que estábamos tratando respecto a la situación del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, quisiera que quedara constancia en el acta de la sesión la satisfacción de nuestro Grupo Parlamentario por la notable mejora que se está experimentando en la gestión de los aeropuertos nacionales; que no solamente corresponde al actual señor Director general, que lleva escasos meses en el cargo, sino a su antecesor, señor López Millares, que hizo un esfuerzo de racionalización absolutamente benemérito y que, inclusive, tuvo repercusiones muy serias en su propio estado de salud y en su propia situación personal.

Asimismo, desearía que constase en acta que resulta paradójico que podamos hacer en muy pocos meses un esfuerzo que supere esas dificultades de muchos años y que habrá que tomar medidas por parte del Gobierno, que el Grupo Socialista está absolutamente decidido a apoyar, en el tema de la racionalidad, de la rentabilidad de los aeropuertos por encima de posiciones localistas o de intereses absolutamente parciales.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Bahillo tiene la palabra.

El señor BAHILLO FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente, en primer lugar, quisiera formular una pregunta general ya que desearía conocer cuál es el enfoque que el señor Director general de Aeropuertos da a lo que ha de ser la participación de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos en el control, gestión y colaboración que pudieran tener en materia de aeropuertos con el ente autónomo Aeropuertos Nacionales.

Por otra parte, y dejándome llevar un poco por esa corriente localista en la que parecemos estar inmersos, a juzgar por las intervenciones de algunos de los Grupos que nos han precedido en el uso de la palabra, yo quisiera referirme al aeropuerto de Vigo. El señor Director ya conoce que existía un proyecto de inversión para ampliación de la pista, y en opinión de este Diputado estaría plenamente justificado toda vez que, a pesar de ser un aeropuerto con un importante incremento de tráfico y de carga, las condiciones de la pista solamente permiten el aterrizaje de aviones de tipo medio de las características aproximadas del DC-9.

En consonancia, señor Presidente, mi pregunta sería la siguiente: ¿Cuáles son las previsiones que el señor Director general de Aeropuertos tiene de cara a la ampliación de la pista del aeropuerto de Vigo, así como el calendario de su ejecución? Creo que la ampliación de esta pista es una necesidad sentida por parte de toda la comarca. Por supuesto, no estaba en el programa electoral del Alcalde de Vigo que, como el señor Presidente sabe, no es del

Grupo Popular —el de La Coruña y el de Santiago también son del Grupo Socialista—, pero creemos que estas mejoras en el aeropuerto de Vigo contribuirían de forma notable a impulsar la economía de la comarca de por sí deprimida.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Como se han formulado muchas preguntas, y algunas de ellas hacen referencia también a infraestructura, y afectan a la comparecencia prevista para más tarde de don Juan San Nicolás Santamaría, vamos a conceder diez minutos de descanso para poder preparar y ordenar las respuestas. ¿Desea algún señor Diputado hacer alguna aclaración? (Pausa.) El señor Pérez-Olivares tiene la palabra.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: No sé si el artículo 73.1 se podrá aplicar en este caso. El señor Abejón ha hablado de accidentes. He sido contradicho o, por lo menos, así lo entiendo. No sé si la Presidencia pensará lo mismo. Cuando me refería a los accidentes única y exclusivamente estaba hablando de un informe, que yo califico prácticamente de documento publicitario, que es éste... (El señor Diputado muestra dicho documento a la Presidencia.)... lo hemos recibido y en el que textualmente pone «relación de accidentes en los principales aeropuertos de Europa desde 1970 sufridos por la aviación comercial». Aquí es donde pone 1970, no me lo he inventado. Este documento lo hemos recibido la semana pasada.

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Pérez-Olivares, no quisiera reanudar una discusión sobre esto. Desearía recordarle que no le he interrumpido. He dejado que usted terminara su intervención. Lo único que he hecho ha sido una aclaración rogando a SS. SS. que no introdujeran en el debate valoraciones, tal vez un tanto subjetivas, sobre cuestiones relativas a seguridad. Yo comprendo muy bien que se introduzcan elementos subjetivos que hagan referencia a la gestión de la Dirección General o del Gobierno. Eso es propio de esta actividad, pero si nos metemos en cuestiones de seguridad, esto requeriría un debate por su especial incidencia; debate, por otra parte, ya llevado a cabo en esta Cámara.

Por consiguiente, lo único que he hecho ha sido un ruego; conducta que no he seguido en cambio con el compañero de mi Grupo al que he interrumpido para que no fuera por esa dirección. Como S. S. sabe yo puedo equivocarme, como todo el mundo, pero procuro mantener esa imparcialidad en la organización de los debates.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente, pero, de todas maneras, mi intervención no se refería a la actitud del señor Presidente, que agradezco, sino a la del señor Abejón.

El señor PRESIDENTE: Pero en este caso es la Presidencia quien debe decidir la intervención y la llamada a la cuestión, cosa que ha hecho, como usted sabe.

Por tanto, interrumpimos la sesión durante diez minu-

tos para preparar las respuestas del señor Director general.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Señorías, vamos a reanudar la sesión y, por tanto, voy a conceder la palabra al Director general, don José Ignacio García de la Rasilla, para que pueda contestar a las preguntas que le han formulado SS. SS.

Señor García de la Rasilla, tiene usted la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES (García de la Rasilla y García Andrade): Muchas gracias, señor Presidente.

Con relación a los resultados de las cuentas de explotación en otros aeropuertos, que no he detallado, me referiré a algunos de los aeropuertos que presentan un resultado de explotación favorable, que son los siguientes: el aeropuerto de Alicante tiene un resultado favorable de explotación de 115,5 millones, con un total de facturación de 624,9 y un total de gastos de 509,4; otro aeropuerto con cuenta de explotación favorable es el de Málaga, con un total de facturación de 1.283,6 millones y un total de gastos de 808,1 millones, lo que da un resultado de explotación de 475,5 millones; el aeropuerto de Barcelona tiene un total de facturación de 1.288,2 millones y un total de gastos de 944,7 millones, con lo que el resultado de explotación es positivo, de 343,5 millones de pesetas; el aeropuerto de Madrid-Barajas —me estoy refiriendo a datos del año 1982—, con un total de facturación de 3.790,9 millones y un total de gastos de 2.574,1 millones, tiene un resultado positivo de explotación de 1.216,4 millones. Cuando me refiero a resultados de explotación, no están incluidas las inversiones realizadas por el Organismo Autónomo, Capítulo VI, ni aquéllas realizadas por la Dirección General de Infraestructura.

Por lo que se refiere a aeropuertos deficitarios, tenemos, el de Córdoba, con un déficit de 111,3 millones; el Aeropuerto de Pamplona tiene un déficit de 63,5 millones; el aeropuerto de Melilla tiene un déficit de 146,9 millones:

El aeropuerto de Palma de Mallorca tiene un total de facturación de 2.748,8 millones, un total de gastos de 1.032,5 millones y un resultado positivo de explotación de 1.716,3 millones; el aeropuerto de Tenerife-Sur tiene un total de facturación de 773,8 millones, un total de gastos de 459,3 millones y un resultado positivo de explotación de 314,5 millones; el aeropuerto de Las Palmas tiene un total de facturación de 1.032 millones, un total de gastos de 901,7 millones y un resultado positivo de explotación de 130,3 millones; el aeropuerto de Ibiza tiene un total de facturación de 705 millones, un total de gastos de 411,5 y un resultado positivo de explotación de 293,5 millones.

El balizamiento de la totalidad de los aeropuertos españoles se realiza de acuerdo con los anexos de la OACI, Organización Internacional de Aviación Civil, y no existe ninguna cláusula particular a nivel de nación que intro-

duzca alguna modificación, como ocurre en países como Francia, donde en algunos temas de balizamiento hay una cláusula particular del país. Es más, en muchos aeropuertos españoles existen luces de color verde de eje de pista de rodadura, que no son preceptivas en categoría I.

En cuanto al tema de radares, es algo que corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, que gestiona la administración y control de la circulación en el espacio aéreo español.

Los ILS de los aeropuertos, igual que la torre de control, corresponden a la Dirección General de Aviación Civil, tanto en su instalación como en su mantenimiento.

En cuanto a las relaciones entre los Ayuntamientos o Comunidades Autónomas y las compañías, aéreas es un tema que considero no es de la competencia del Organismo Autónomo.

En cuanto a los horarios H24, cuando se realizó la remodelación de horarios en los aeropuertos españoles se dejaron una serie de aeropuertos en funcionamiento H24, siguiendo unos criterios basados en que, en algunos casos, la totalidad de los vuelos programados estaban fuera de las horas en que el aeropuerto dejó de estar operativo o bien representaban un pequeño tanto por ciento. De todas formas, cualquier aeropuerto que no tenga un horario de H24 sino un horario restringido puede ser utilizado fuera de esas horas con el 250 por ciento de coste de tasas o con los costes que suponga la apertura o la prolongación durante un cierto tiempo de su horario de apertura.

En cuanto a los datos de 1982, del aeropuerto de La Coruña son: ingresos, derechos de aterrizaje, establecimiento y combustible, en millones de pesetas, 1,1; tasa de salida internacional, 0,1; retorno compensatorio, menos 0,1; total derechos aeronáuticos, 1,1 millones de pesetas; alquiler de locales y terreno, 0,3; canon tienda libre de impuestos no existe; canon «handling» 0,3; otros ingresos patrimoniales, 0,9; todo ello en millones de pesetas, total ingresos patrimoniales, 1,5; distribución de ingresos y gastos, 0,3; distribución de ingresos patrimoniales en servicios centrales, nada; total de facturación, 2,9. Gastos de personal imputado al aeropuerto, 99,6; asignación a personal funcionario, 3,4; distribución de gastos en servicios centrales, 3,9; total gastos de personal, 106,9; gastos de energía y mantenimiento, 3,1; otros gastos por naturaleza, 1,1; distribución de gastos en servicios centrales, 1,2; total gastos por naturaleza, 5,8. Total de gastos, 112,7; resultado de explotación, menos 109,8.

Cifras de movimiento del aeropuerto de Coruña. Avance de datos de 1983: aviones entrados y salidos, tenemos en interior-regular, 646; no regular, no tiene ninguno; internacional, tiene 14 no regulares; total de 1983, 660; con un descenso con relación a 1982 del 12 por ciento, ya que en 1982 los aviones entrados y salidos fueron de 749.

Sigo con los avances estadísticos anuales de 1983: datos de pasajeros, en interior, 11.230, todos ellos de tráfico regular y tráfico internacional no regular, 46; total de 1983, 11.276; con una disminución del 44 por ciento sobre los 20.281, de 1982.

Mercancías entradas y salidas en el aeropuerto, según avance de datos estadísticos de 1983, en interior 239,689 kilogramos, que representa el total, ya que no hay tráfico en mercancías internacional.

Con relación al ILS, los sistemas de aproximación o de ayudas a la aviación con aproximación corresponden a la Dirección general de Aviación Civil.

Con relación a los datos de Córdoba, comparándolos con los de Coruña, según avance también estadístico de 1983, Córdoba tiene un total en aviones entrados y salidos de 825, con una disminución del 32 por ciento sobre 1982. En pasajeros, con 16.178 en interior; 10 en internacional, con un total de 16.208, que supone un aumento del uno por ciento frente a los 16.116 del año 1982.

En Córdoba, el total de mercancías en 1983, es en kilogramos 105,885, con una disminución del 20 por ciento sobre los 132,379 del año 1982. Esto es avance de datos estadísticos.

En cuanto al resultado de explotación de Córdoba, datos de 1982, en millones de pesetas, ingresos, son: total de derechos aeronáuticos, 1,3; total de ingresos patrimoniales, 1,5; total de facturación, 3,2; reintegro de gastos, 0,4.

Los gastos de personal imputados al aeropuerto, 103,3; asignación a personal funcionario, 3,5; distribución en gastos de servicios centrales, 4,0; total gastos de personal, 110,8. Gastos de energía y mantenimiento, 1,1; otros gastos por naturaleza, 1,1; distribución de gastos servicios centrales, 0,8; total de gastos por naturaleza, 3,7; total de gastos, 114,5, con un resultado negativo de explotación de 111,3.

Algunas de las preguntas son puntuales y las contestaré por escrito, ya que podría dar datos más precisos, porque ahora mismo tardaría más tiempo, ya que no dispongo de ellos.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden en relación con la intervención del señor Director general.

Simplemente, quería pedirle, con su permiso, que por favor nos dijese qué tipo de preguntas son las que va a contestar oralmente y cuáles, concretamente, las que va a contestar por otra vía.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, pero les agradecería, sobre todo a usted, que es miembro de la Mesa, que no olvidasen que no se puede interrumpir, salvo que lo haga el Presidente de la Mesa.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Perdón; creía que con su gesto me había dicho que sí.

El señor PRESIDENTE: No. De todas formas, no se preocupe, que ya tendremos en cuenta esta observación.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES (García de la Rasilla y García Andrade): No dispongo en este momento de los datos del Aeroclub de Sabadell.

Con relación al traslado de los directores de aeropuertos, cuando existe una vacante, se realiza información pública de esa vacante, bien de director o bien de jefe de servicio, entre todo el personal funcionario; con esa promulgación de vacante, los funcionarios interesados en aspirar a ellas envían en un formulario sus datos y adjuntan su «curriculum» y, de acuerdo con ellos, se realiza la selección del candidato que se considera más idóneo para cada puesto de trabajo. Hay casos de traslados de directores de un aeropuerto a otro; puede haber casos en que por razones particulares, un director de aeropuerto haya solicitado su traslado a otro aeropuerto, y desde ese punto de vista considero que en muchos casos puede ser una promoción de directores de aeropuerto, ya que de aeropuertos de un tamaño mediano pueden pasar a aeropuertos de tamaño mayor o mayor complicación. Ahora mismo no dispongo de datos concretos sobre alguna selección de directores de aeropuerto.

Con relación al número de accidentes del folleto editado por el Ministerio, es algo que no corresponde al Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales, que se encarga de la gestión de los aeropuertos.

En cuanto a las inversiones en el aeropuerto de Barajas, o inversiones en el conjunto de los aeropuertos que realiza la Dirección General de Infraestructura, en coordinación con la Dirección General de la Aviación Civil y el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, existen unos gastos muchas veces elevados. En concreto, en el aeropuerto de Madrid-Barajas se pretende que esté equipado para recuperar la categoría dos en un plazo de aproximadamente un año o algo más. Ello supone una serie de inversiones bastante fuertes para equipar los aeropuertos en categoría dos.

Con relación a gastos realizados por el Organismo Autónomo en temas que puedan afectar a la seguridad, en 1982-1983 la cifra es del orden de mil millones.

El Presupuesto detallado de La Coruña, voy a volver a leerlo, es: en derechos de aterrizaje, estacionamiento y combustible, 1,1; tasa de salida internacional, 0,1; retorno compensatorio, menos 0,1; total derechos aeronáuticos, 1,1. Alquiler locales y terrenos, 0,3; canon «handling», 0,3; otros ingresos patrimoniales, 0,9; total ingresos patrimoniales, 1,1; reintegro gastos, 0,3; total de facturación, 2,9. Gastos de personal imputado al aeropuerto, 99,6; asignación personal funcionario, 3,4; distribución gastos en servicios centrales, 3,9; total gastos de personal, 106,9. Gastos de energía y mantenimiento, 3,1; otros gastos por naturaleza, 1,1; distribución gastos y centrales, 1,2; total de gastos, 112,7, con un resultado de menos 109,8. Datos referidos a 1982.

En el aeropuerto de Santiago, los temas de vientos cruzados, especialmente los días de lluvia, nieblas, eucaliptus en las zonas de aproximación, el radar civil, o sea, los temas que corresponden a la operación de la aeronave hasta su aterrizaje, pertenecen a la Dirección General de Aviación Civil.

En cuanto al tema concreto de 20 luces, que creo que es la cifra que yo tengo anotada, en el balizamiento fuera de servicio (la Organización Internacional de Avia-

ción Civil admite un tanto por ciento de luces fuera de servicio), existe una distinción: es si se trata de luces de pista de vuelo o luces de eje de rodadura. Concretamente, este dato lo desconozco ahora mismo, de qué tipo de luces se trataba. De todas formas, me permito recordar que en categoría uno, las luces de eje de pista de rodadura, luces verdes, no son preceptivas, si bien las tienen instaladas muchos aeropuertos.

Sobre el radar diré que se trata de un radar para el control del espacio aéreo, que corresponde a la Dirección General de Aviación Civil.

En cuanto al posible aeropuerto en León, sistema de ayudas y situación concreta, el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales realiza la gestión y explotación de aquellos aeropuertos que le son encomendados para su gestión; luego es un tema que considero se sale del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

El conjunto de los aeropuertos españoles tienen condiciones de seguridad correctas. Los aeropuertos gallegos, o bien algunos aeropuertos, son aeropuertos que presentan mayor o menor dificultad, son más cómodos o más incómodos. Las condiciones meteorológicas afectan al vuelo, afectan a la operación, pero todas las maniobras, a todos los movimientos de las aeronaves, todo el tráfico aéreo, en fin, está siempre basado en garantizar la seguridad de las aeronaves. En concreto, en los aeropuertos gallegos, el tema de seguridad queda también garantizado y, como digo, es frecuente que aeropuertos que para su balizamiento o balizamiento nocturno de las rodaduras no requieren, al estar en categoría uno, luces de eje de pista de rodadura, estén equipados con las mismas.

En cuanto al tema de las inversiones en el aeropuerto de Alvedro, es la Dirección General de Infraestructura la que, coordinada con la Dirección General de Aviación Civil y el Organismo Autónomo, realiza las inversiones en los aeropuertos; algunas pequeñas inversiones son realizadas también por el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

Con relación al aeropuerto de Rozas, se trata del aeródromo de Rozas; no es un aeropuerto, no está gestionado por el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y, por tanto, considero que, a pesar de que dispongo de algunos datos de este aeródromo de Rozas, el tema no corresponde al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

Con relación al tema concreto planteado por el Diputado señor Carro de que en un vuelo, al realizar la aproximación, el avión se fue al aire, es tema ajeno del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales. Si bien en todos los planteamientos —a título particular— que se realizan en todas las aproximaciones o los aterrizajes, existe un punto que se llama altura de decisión, en el cual, el comandante de la aeronave decide si aterriza o si realiza «frustrada», en términos aeronáuticos, que significa motores al aire, ya que no tiene condiciones para aterrizar. Las alturas de decisión, el punto de decisión, dependen del equipamiento de los aeropuertos, según sea de categoría uno, dos o tres; con categoría 3.0, la altura de decisión es el suelo.

En cuanto al tema de las compañías de las líneas aéreas nacionales y los acuerdos a que lleguen con las distintas entidades locales o autonómicas, no corresponde al organismo autónomo, si bien éste, en cuanto a la fijación de horarios de vuelos, participa en un comité de horarios, con el fin de coordinar los horarios de los aeropuertos. Suele ocurrir que las mismas horas son las que comercialmente interesan para realizar un trayecto determinado, lo cual provoca el que, según las capacidades de los aeropuertos, deba atenderse a separar estos vuelos y, como digo, el organismo autónomo participa en el comité de horarios.

En concreto, en el tema del aeropuerto de Asturias, donde se produce una acumulación de vuelos en una determinada hora, desconozco ahora mismo el tema exacto de la hora. Podría contestarlo por escrito, si bien, como digo, muchas veces esto viene condicionado por la solicitud de la compañía aérea, ya que el aeropuerto procura, dentro de la medida de lo posible, atender la demanda de horarios de las compañías aéreas.

En cuanto a los datos de tráfico del aeropuerto de Asturias —me refiero al avance de datos de 1983—, los aviones entrados o salidos en Asturias son: interior regular, 2.683; no regular, 220; total 2.908; internacional no regular, 46. Lo que arroja un total en 1983, según este avance de datos, de 2.954 frente a los 3.175 de 1982, lo que supone una disminución del 7 por ciento en el movimiento de aeronaves. Pasajeros entrados o salidos en Asturias son: en interior regular, 219.593; no regular, 17.106; total, 236.699. En internacional no regular, 2.089; total internacional, 2.089. Total pasajeros, según avance de datos en 1983, 238.788 frente a los 257.666 del año 1982, con una disminución del 7 por ciento. En mercancías, en Asturias son: interior regular, 775.479 —datos emitidos—; total interior, 775.479; internacional no ha tenido. Por tanto, según el avance de datos de 1983 arroja una cifra de 775.479 frente a los 905.605, en kilogramos, de 1982, con una disminución del 14 por ciento.

En relación al tema de empresa pública o ente público para la gestión de los aeropuertos, debo decirles que es un tema en el que se está trabajando; participa el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y la decisión o la forma en que se llevará a cabo considero que no me corresponde a mí decirlo, sino que le corresponde al Gobierno y al Parlamento. De todas formas, el Organismo Autónomo participa en el grupo de trabajo.

En cuanto a la situación de los funcionarios en los aeropuertos, les diré que existen diferentes cuerpos de funcionarios que realizan sus funciones dentro del aeropuerto. Todos los funcionarios pertenecen a la Dirección general de Aviación Civil; me estoy refiriendo a funcionarios del Ministerio de Transportes. Por supuesto, también hay funcionarios del Ministerio del Interior. No existen funcionarios del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, sino que se trata de personal laboral. Dentro de los distintos cuerpos de funcionarios —por citar algunos— se encuentran los del Cuerpo de Especialistas en Comunicaciones Aeronáuticas; también está el Cuerpo de Técnicos Especialistas Aeronáuticos, que es el encargado

de realizar las funciones de mantenimiento de sistemas que corresponden a la Dirección General de Aviación Civil, como son ILS, TVOR o distintas ayudas, sistemas de comunicación de torre de control, o bien el mantenimiento de centrales eléctricas y sistemas de ayudas visuales y balizamiento nocturno, que corresponde al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

Con relación a datos de rentabilidad por módulo o indicadores de algunos aeropuertos, podría dar algunas cifras estimativas de 1982. De todas formas, contestaría por escrito a esta pregunta, pero, por ejemplo, como datos puedo decirles que el resultado de explotación por unidades de tráfico Madrid/Palma, en Madrid es de 102 positivo y en Palma de 194 positivo, siendo, por ejemplo, en Sevilla de menos 322. El resultado porcentual de explotación sobre facturación es del orden de más 32 en el aeropuerto de Madrid, pero como ya les decía a SS. SS., estos datos son provisionales, son datos estimativos que confirmaría por escrito.

Con relación al Director del aeropuerto de Madrid-Barajas, aclararé que éste se encuentra nombrado provisionalmente. Es un funcionario del Cuerpo de I aeronaves. Pasajeros entrados o salidos en Asturias son: en interior regular, 219.593; no regular, 17.106; total, 236.699. En invisual mientras la plaza sale —como saldrá en su día— a información pública o a concurso público para que pueda optar el conjunto de los funcionarios que deseen cubrir dicha plaza.

Con relación a otros puestos en el aeropuerto de Madrid-Barajas y en el conjunto de los aeropuertos, tanto en los puestos de estructura orgánica, como pueden ser los jefes de los servicios técnicos de los aeropuertos o los jefes de los servicios de explotación, o ambas cosas unidas, según el aeropuerto de que se trate, todos ellos salen a información y pueden optar a esas plazas todos aquellos que lo deseen acompañando su «curriculum vitae». Se realiza una selección siguiendo unos criterios objetivos y determinados por un grupo de evaluación.

Para cubrir aquellas otras plazas que corresponden a personal laboral también se utiliza el mismo procedimiento.

Con relación a las obras que se realizan con la inversión de la Dirección General de Infraestructura y que luego va a gestionar el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, sí quiero decir que en la inmensa mayoría de los casos son obras necesarias para el aeropuerto y que han sido coordinadas previamente con la Dirección General de Infraestructura. Lo que sí puede ocurrir en algunos casos es que, de acuerdo con las estimaciones de evolución del tráfico, que, como conocen SS. SS., han tenido un fuerte descenso en los últimos años, se hayan realizado obras pensando en una estimación de evolución del tráfico que luego ha resultado inferior a la estimada, con lo cual puede ocurrir que, a lo mejor, en algún aeropuerto o algún terminal exista una capacidad bastante superior a la del tráfico actual, pero si consideramos como vida de un terminal aproximadamente veinte años, la evolución del tráfico a veinte años —a nivel mundial y también a nivel nacional—, es difícil prever

tal evolución, ya que, por otro lado, está condicionada al desarrollo económico de los países.

Con relación al tema del «handling» o asistencia aeroportuaria —Iberia es el concesionario actual— existe un contencioso. De todas formas, sobre su situación exacta contestaré por escrito.

Con relación al tema de Tenerife y las contrataciones eventuales, los datos que me han sido aportados ahora mismo no puedo comprobarlos. De todas formas, querría explicar el sistema que estamos siguiendo en contrataciones eventuales.

Se procura realizar el menor número de contrataciones eventuales en aquellos casos en que, a la larga, van a ser plazas fijas. Es decir, de acuerdo con la determinación de plantillas o el catálogo de puestos de trabajo de un aeropuerto, se realiza una determinación de plantillas en función del puesto de trabajo —existen puestos de trabajo DH-24, es decir, continuos, día y noche durante los trescientos sesenta y cinco días, que están cubiertos por cinco personas— y en algunos casos en que por urgencia se ha recurrido a una contratación eventual dado que, de acuerdo con el convenio que existe actualmente, la tramitación de todas las plazas para cumplir el convenio lleva del orden de tres meses, se han hecho contrataciones eventuales para que posteriormente estas plazas salgan a concurso, de acuerdo con el procedimiento fijado en el convenio colectivo, donde se encuentran la fase de reingresos, fase de ascensos y la fase final o fase pública. Por tratarse de contrataciones eventuales, en muchos aeropuertos se han realizado con participación de los comités de centro, aunque no sea preceptivo de acuerdo con la reglamentación actual y, en todo caso, se ha pretendido realizarlo a través de criterios objetivos.

En el caso concreto de Tenerife que me plantea S. S. me interesaré en cada uno de los puntos y contestaré por escrito, si bien considero que el que un trabajador que se encuentra inscrito en el paro sea familiar de otro que trabaja en el aeropuerto no debe ser motivo para discriminarle en la contratación. De todas formas, estas contrataciones eventuales, como decía antes, en el plazo de tres o seis meses, es decir, en un plazo breve, saldrán a concurso cumpliendo estrictamente el convenio colectivo.

Con relación a la contratación de un ingeniero técnico industrial en el aeropuerto de Tenerife Sur, diré que en los aeropuertos españoles existen ingenieros técnicos industriales; no son ingenieros técnicos aeronáuticos en exclusividad. En los aeropuertos hay funciones que pueden desarrollarlas tanto un ingeniero técnico industrial como un ingeniero técnico aeronáutico. No conozco las funciones concretas del ingeniero técnico industrial contratado en Tenerife, pero le contestaré por escrito. De todas formas, insisto, se trata de una contratación eventual que posteriormente, y cumpliendo el convenio colectivo, saldrá a concurso en sus diferentes fases: fase de reingreso, fase de traslado, fase de promoción y fase final de concurso libre.

En relación a la participación de las Comunidades Autónomas en los aeropuertos, el Organismo Autónomo Ae-

eropuertos Nacionales está abierto a escuchar a todas aquellas Comunidades o todos aquellos que se vean afectados por el aeropuerto o por su utilización. Está en estudio la creación de unos comités consultivos sobre aeropuertos con el fin de poder captar mejor, poder debatir y poder solucionar problemas que el aeropuerto genera en su entorno, tanto problemas de tipo ecológico, problemas de ruido, que inevitablemente genera un aeropuerto, como otra gran cantidad de problemas que el aeropuerto genera en su zona de influencia, si bien también genera beneficios en esa misma zona de influencia, como es el caso del elevado número de puestos de trabajo que existe en los aeropuertos y la serie de posibilidades que tienen.

Con relación al aeropuerto de Vigo y la ampliación de pista, diré que actualmente la pista resulta muy justa para la operación con aviones «727» por lo que, en coordinación con la Dirección General de Infraestructura, se va a proceder dentro del próximo cuatrienio a la ampliación de la pista del aeropuerto de Vigo. Aunque yo tengo aquí los datos, prefiero que sea el Subdirector General de Infraestructura quien les informe del año exacto en el que está prevista la ampliación de la pista del aeropuerto de Vigo. *(El señor Pérez Olivares y Pérez pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra, señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, quería puntualizar que, en concreto, algunas de mis preguntas no han sido contestadas, otras han recibido una contestación diferente a la que se pedía y en otras no se ha dicho que su contestación se hará por escrito.

Quería hacer esta puntualización por una razón fundamental. En este modesto Diputado cabe la duda —duda que entiendo que es importante disipar— sobre si el Director General se ha presentado un poco sin saberse la lección. Esto, entiendo, hay que disiparlo porque podría ser un tema bastante grave.

Quisiera recordarle al señor Director General las preguntas que no han sido contestadas, aunque probablemente yo tengo la culpa por hablar muy deprisa y no haberle dado tiempo a anotarlas.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, la duda, que siempre es legítima, al igual que es legítimo ponerla de manifiesto, creo que debe ponderarse en este caso por el elevado número de preguntas que se han formulado.

Cabe, por una parte, el que usted reitere las preguntas que, a su juicio, no han sido adecuadamente contestadas y, para terminar de satisfacer a SS. SS., dado lo avanzado de la hora y no pudiendo abrir, por consiguiente, un nuevo turno, sugeriría, respetando el derecho a que usted formule sus preguntas, dos posibilidades alternativas: una, que se contesten esas cuestiones por escrito; otra, una nueva comparecencia, por una razón muy simple; porque si abrimos una nueva exposición nos saldríamos de la hora 0, si se quiere —y esto depende de SS. SS., porque tienen derecho a hacerlo como Grupos Parlamen-

tarios—, podríamos arbitrar una fórmula intermedia. Eso, a su buen juicio.

Tiene la palabra el señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, no se trata de un nuevo turno de preguntas, en absoluto; se trata de las mismas preguntas de antes que no han sido contestadas. No es un nuevo turno de preguntas.

El señor PRESIDENTE: Muy bien, de acuerdo. Pero por problemas de horario, y teniendo en cuenta que en algunas preguntas el Director General ha expresado de forma clara que no disponía de la información, cabe que esas preguntas se respondan por escrito o que haya una nueva comparecencia. ¿O es que S. S. prefiere que se queden preguntas sin responder?

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, vuelvo a repetir lo mismo. No se trata de las preguntas que el señor Director General ha dicho que va a contestar por escrito —lo cual me parece totalmente lógico—, son preguntas que se han formulado, que no han sido contestadas y a las que ni siquiera se ha referido en su intervención. Si lo tengo que hacer por escrito, lo haré. A mí me gustaría que quedase aquí aclarado, pero si esto no puede ser, yo, con mucho gusto, me someto al criterio del señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, ya he entendido lo que usted ha expresado y ya le he dicho que usted podía formular esas preguntas. El único problema está en si las respuestas del Director General deben ser bien por escrito o bien «a posteriori» en una nueva comparecencia. Este es un tema al que creo que no debe responder esta Presidencia, sino que deben responder ustedes porque, como Grupo Parlamentario, tienen el derecho de escoger el procedimiento más apropiado. Esto es lo que pregunto.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: De acuerdo, señor Presidente. Entonces, que el señor Director General me conteste por escrito, pero, por favor, que me diga a cuáles me va a contestar, porque no me lo ha dicho.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, tiene usted ahora la palabra para insistir sobre las preguntas que, a su juicio, no han sido adecuadamente contestadas.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Director general, en la primera cuestión, cuando concretamente le preguntaba si usted tenía conocimiento de que no había aeropuerto alternativo al de Santiago como no fuera el de Madrid, el de Oporto, preguntándole, además, si usted tenía conocimiento de que en la cornisa cantábrica no había este tipo de aeropuerto alternativo, usted me ha contestado sobre un procedimiento de

emergencia. Los procedimientos de emergencia los conocíamos, pero se trataba concretamente de saber si usted conocía el tema de aeropuerto alternativo. Es a lo que me refería.

En respuesta a la segunda pregunta, que ha sido sobre el ILS de La Coruña, usted me ha dicho que esto no es competencia de su Departamento; pero lo que sí creo que será competencia de su Departamento es saber si funciona o no funciona.

Con respecto a la tercera cuestión, en la que yo le preguntaba por qué se había empleado la terminal de pasajeros del aeropuerto de La Coruña y por qué estas obras y este gasto, usted me ha dicho también que no era competencia de su Departamento; concretamente me ha dirigido a la Dirección General de Aviación Civil y no sé qué tiene que ver una cosa con otra; por lo menos yo he tomado nota de esto. Usted me ha respondido concretamente que las relaciones entre los Ayuntamientos y las Comunidades Autónomas no tenían nada que ver con su Departamento. Yo preguntaba el porqué de estas obras.

Con respecto a tres preguntas que le he hecho —concretamente han sido en relación al aeropuerto de La Coruña, al aeropuerto de Córdoba y al aeropuerto de Seo de Urgel—, lo que deseaba saber exactamente era qué número de empleados tenía el aeropuerto de La Coruña. Usted me ha dado una contestación tremendamente exhaustiva, la cual le agradezco, pero como ya nos la había dado en su primera intervención, quizá no nos hacía falta. Yo le preguntaba qué número de empleados tenía el aeropuerto de La Coruña, qué número de empleados tiene el aeropuerto de Córdoba y qué número de empleados tenía el aeropuerto de Seo de Urgel. Estas tres preguntas enlazadas son muy importantes, por una razón: tengo entendido que el aeropuerto de Seo de Urgel no está administrado por el Estado ni por ningún ente autónomo del Estado, sino por una sociedad particular, y sería muy interesante saber qué número de empleados tenía cada uno, teniendo en cuenta que este aeropuerto recibía tres veces más tráfico que el de La Coruña y que el de Córdoba.

En cuanto al Oficial de Tráfico del aeropuerto de La Coruña dado de baja en el mes de septiembre por enfermedad y que no ha sido sustituido, no me ha contestado.

Cuando le he preguntado por qué han sido destinados a otro empleo los Directores del aeropuerto de La Coruña y del aeropuerto de Santiago, usted me ha contestado que con la forma procedimental de concurso cuando una plaza se queda vacante, pero es que ha sido muy interesante ver cómo en el «Boletín Oficial del Estado» aparecía como vacante la plaza de Director del aeropuerto de La Coruña cuando estaba ocupada.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Como habíamos quedado antes, sobre todo por cuestión de tiempo, vamos a dejar que el señor Director general tenga la oportunidad de dar respuesta por escrito, en el plazo más breve posible, a cada una de las preguntas y aclaraciones que se le han formulado.

Señor Director general, le agradecería que nos dijera cuándo cree que podrán disponer de las contestaciones los miembros de la Comisión.

El señor DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES (García de la Rasilla y García Andrade): Yo creo que en unos diez días.

El señor PRESIDENTE: Aunque el señor Director general estima que unos diez días, yo creo que podríamos concederle algo más de tiempo, sobre todo a efectos de que los propios Grupos Parlamentarios puedan verificar que se cumple el tiempo en proporcionar esa información.

No me queda más que agradecer la presencia del Director general de Aeropuertos.

Vamos a suspender la sesión y reiniciarla de nuevo con la comparecencia de don Juan San Nicolás Santamaría, Subdirector general de Infraestructura del Transporte Aéreo. Muchas gracias.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Reanudamos la sesión con el turno de comparecencia, tal como he señalado antes, del señor don Juan San Nicolás Santamaría, Subdirector general de Infraestructura del Transporte Aéreo, para informar sobre la situación y planes sobre el futuro de la red de aeropuertos y aeródromos gallegos.

Quisiera recordar a SS. SS. que esta es una pregunta circunscrita a los aeródromos gallegos, en lo que se refiere al motivo de la comparecencia.

Sin más preámbulos, voy a conceder la palabra al señor Subdirector general para que exponga el objeto de la comparecencia.

El señor SUBDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AEREO (San Nicolás Santamaría): Muchas gracias, señor Presidente, señorías. Creo que antes de entrar concretamente en el tema objeto de mi comparecencia es conveniente hacer algunos comentarios para asimilar mucho más rápidamente el marco en el que se encuadra la Dirección General de Infraestructura y su nivel de actuación.

En primer lugar, esta es una Dirección General de Infraestructura que se creó en el año 1978 y sus competencias son exclusiva y puramente inversoras.

La gestión de las necesidades se lleva a cabo por coordinación, como se ha comentado antes por el Director general del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, entre los usuarios que en este caso, son el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y la Dirección de Aviación Civil y, a través de ambos, se gestan y encauzan todas las necesidades de otros usuarios fuera del Ministerio de Transportes.

Dentro de las infraestructuras y en la generalización de infraestructuras aparece una clasificación destinada a las raioayudas y a su propia instalación y las infraestructuras generales de tipo aeroportuario como puedan ser pis-

tas, edificios terminales, urbanizaciones y accesos. La Dirección General de Infraestructuras exclusivamente entra en aquellas infraestructuras de tipo general y no interviene en las instalaciones de tipo radioeléctrico. Por tanto, lo máximo que llegamos a construir son edificios de torres de control, edificios donde se instalan los centros de emisores, pero no lo que nosotros denominamos en el argot técnico «las tripas».

Dentro de ese marco de actuación también hay otro tema que es cómo se financian estas infraestructuras. Se financian a través de los capitulados correspondientes que se incluyen en la Ley de Presupuestos del Estado, capitulados 631, la Sección 33, que corresponde al Fondo de Compensación Interterritorial y otras aportaciones presupuestarias que provienen del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales en algunos casos, Corporaciones locales previa autorización por Consejo de Ministros y a través de las unidades encargadas de su solicitud de autorización de cofinanciación.

Una vez definido todo este contexto del cual se puede obtener el dinero para generar infraestructuras, en la Dirección General de Infraestructuras se realizan planes cuatrienales en los que se recojen todas las necesidades. Concretamente, respecto a los aeropuertos gallegos podemos hablar de las actuaciones llevadas a cabo hasta la fecha en los aeropuertos concretamente citados. En el aeropuerto de Vigo no se están realizando obras vivas en la actualidad, está previsto que se van a comenzar, se tiene actividad expropiatoria para desarrollo del propio aeropuerto en lo que se refiere a campo de vuelos. Sin embargo, durante el año 1983, en concepto de seguridad se invirtieron 1,6 millones procedentes de anualidades anteriores arrastradas, que afectaban a balizamientos de pista; esto eran particularmente liquidaciones de obras.

En pista se han efectuado 86,5 millones en expropiaciones. También en la ampliación de la carretera 20 quedaba un resto de liquidación. En cuanto a recrecimiento de pistas, se terminaron de pagar las obras realizadas en 1982, por tanto, parte de liquidación y parte de modificaciones de contrato y revisiones de precios, 89,4 millones, que hacen un total de 176,2 millones en lo que se refiere a pista.

En terminales no ha habido actividad y en varios se han invertido 5,5 millones, lo que realiza un total de 183,3 millones de pesetas en la anualidad de 1983. Estos son claramente pagos, no son contratos aceptados.

En el aeropuerto de La Coruña no ha habido actividad por parte de la Dirección General de la Infraestructura del Transporte.

En el aeropuerto de Santiago de Compostela, en la anualidad de 1983, en seguridad se invirtieron 11,2 millones de pesetas, que procedían de completar instalaciones contratadas en años anteriores; una de ellas afectaba a la instalación de un TVASIS y la señalización de identificación de umbral, SLIU, que quedaba en 0,9 millones; la construcción de una torre de radar, que es una infraestructura que hemos dicho que sirve de base para la instalación posterior por la Dirección de Aviación Civil, 10,3 millones, pagados en este ejercicio; esta es una inversión

plurianual que contempla un total de 24,9 millones de pesetas.

En pistas, que es donde se ha hecho el mayor esfuerzo en el año 1983, se han invertido 921 millones en total; en expropiaciones se han pagado 40,9 millones; en la calle de rodadura paralela, que está bastante avanzada —luego daré el dato en las obras vivas—, 382,7 millones; en prolongación de pista de vuelo, 498,2 millones, que hacen un total, en pistas, de 921,8 millones.

En terminales no ha habido casi actividad, simplemente restos de liquidaciones, 6,9 millones de pesetas. En varios, sí se ha desarrollado actividad notable. Ha habido que completar unos almacenes que estaban en construcción; pagos finales de ampliación contra incendios que se hizo previamente en La Coruña. En la central eléctrica en construcción, que es una nueva central eléctrica ubicada en otro sitio y con un horizonte de capacidad de suministro de energía mucho más notable, sobre todo, desde el punto de vista de seguridad, de dar energía secundaria, 130,6 millones. En edificios de servicios se ha pagado el resto, 1,8 millones. En el nuevo edificio contra incendios, 35 millones de pesetas. Lo que hace un total de 163,5 millones de pesetas y un total para este aeropuerto en el año 1983 de 1.103 millones de pesetas.

Con relación al aeropuerto de La Coruña no hay actividad inversora en este momento, salvo la expropiatoria, que se está llevando de acuerdo con un convenio establecido entre las Corporaciones locales y el Ministerio de Transportes, en el cual se suministrarían los fondos para las citadas expropiaciones por parte de la Diputación y del Ayuntamiento, en unas cuantías que, en principio, eran de 242 millones para el Ayuntamiento y unos 34 millones para la Diputación. La afluencia de estos recursos para proceder a las expropiaciones está llegando de manera paulatina. Luego entraremos más en detalle, si lo consideran SS. SS. Con relación a este aeropuerto, el primer paso para poder realizar cualquier inversión es llevar a cabo la totalidad de las expropiaciones, el desvío de los caminos que queden afectados por el aeropuerto, carreteras, todo ese conjunto de expropiaciones que son necesarias para poder proceder luego a una contratación plurianual de inversión, de acuerdo con la Ley de Presupuestos del Estado y con la Ley de Contratos del Estado.

En líneas generales, vamos a entrar en el capítulo de obras vivas. Como hemos dicho, en el aeropuerto de Santiago de Compostela es donde quedan obras en ejecución. De ellas, concretamente la red de distribución eléctrica, que se está realizando para completar la totalidad de las instalaciones de la central eléctrica y su distribución de energía a los distintos usuarios del aeropuerto, es un proyecto de 143,7 millones y se encuentra realizado en el 82,73 por ciento. La obra está prácticamente acabada, solamente queda la interconexión de esta obra con la infraestructura de creación de la nueva pista de rodadura que se está llevando a cabo.

El edificio de torre de radar, de 24,8 millones de pesetas, como he dicho antes, se encuentra en un 70,8 por ciento de realización. Las incidencias no existen, se está desarrollando con normalidad.

El nuevo edificio contra incendios, que se acabará en el año 1984, así como las dos obras anteriormente citadas, tiene un presupuesto de adjudicación de 55,4 millones y su realización actual es de un 60 por ciento. También se desarrolla con normalidad, no tiene ninguna incidencia en espera.

Central eléctrica, instalaciones. El edificio de la central eléctrica está finalizado y se está procediendo a la dotación de transformadores, generadores, red de distribución, es decir, toda la parte interna del mismo edificio. Este es un expediente de 136 millones de adjudicación y su obra se encuentra comenzada. Por tanto, hay un 5,28 por ciento de ejecución de la misma. Incidencias, no existen en principio. Estamos en el proceso de acopio de materiales, que proceden de fabricantes e industriales, y se va realizando con toda normalidad.

Prolongación de pista de vuelo y pista de rodadura paralela: ambas han sido tratadas en conjunto, como hemos dicho antes. La rodadura paralela tiene un tramo que está sujeto a un contrato independiente, que es hasta la ampliación de la pista; desde la ampliación de la pista, ambas entran en conjunto, y este es un expediente de 1.056 millones de pesetas, se encuentra ejecutado el 54,98 por ciento, tiene prevista la finalización de las obras en este ejercicio, y la obra se desarrolla con normalidad, salvo las interferencias que puedan producir las expropiaciones que se están realizando y que llevan un proceso de ejecución que produce demoras, pero en todos los casos, en principio, lo previsto hasta la fecha es que se podrá cumplir la finalización de las mismas en el presente ejercicio económico. Esto con relación al aeropuerto de Galicia.

La situación general de los aeropuertos gallegos, desde el punto de vista de infraestructuras, está en continuo desarrollo, en evolución. Vamos a centrarnos primero en el aeropuerto de Vigo, que está sufriendo la metamorfosis lógica de que era un aeropuerto destinado a avión Fokker, de éste se pasó al avión DC-9, y al crear una infraestructura para avión Fokker, si uno de los componentes se desarrolla —como es el caso de la pista— para permitir el aterrizaje de aviones reactores, la simultaneidad de pasajeros aumenta y, automáticamente, la terminal se queda pequeña. Esta terminal, como se ha dicho antes, arroja los datos siguientes: en principio son 2.253 pasajeros, prevista para 400 pasajeros hora punta, está poco menos ahora mismo bastante apretada debido a las simultaneidades; está prevista la ampliación de esta terminal para adecuarla a las necesidades que provoca el tráfico de nuevas aeronaves. Está en fase de definición de necesidades por lo que concierne al edificio terminal. También consta en la Dirección General de Infraestructura la necesidad y la programación para que este año se comiencen las obras de ampliación de la pista de vuelo. Está propuesta en principio esta ampliación en los 300 metros de longitud, con unos 120 metros más de «over run» 60 a cada cabecera, que son una especie de garantía para que se asegure la operación de parada del avión cuando tiene un aborto de salida. Todo esto está previsto para este ejercicio económico, si bien por los organismos

usuarios se ha considerado que es prioritaria la ampliación de la terminal sobre la pista de vuelo, sin que represente retraso de ninguna de las dos.

El resto de las instalaciones es susceptible de incremento de calidad de información, si bien la que disponen en la actualidad es suficientemente buena para el grado de operación, nivel categoría 1, que está utilizando el aeropuerto de Vigo. Es indudable que si se pretende un aumento de tráfico, si se va a operar en condiciones de mayor carga, la instalación de un sistema de balizaje de eje de pista de vuelo podría ser conveniente. No es obligatorio en ninguno de los casos; es una recomendación para el incremento de garantía de la operación de aterrizaje o de despegue, cuando la baja visibilidad está presente en ese aeropuerto.

El balizaje de borde cumple normas totalmente, las aproximaciones están, dentro de lo que cabe, en la categoría de operación. Es cierto que se pueden realizar instalaciones mucho más sofisticadas, pero sería mirando hacia una operación de categoría superior, no exigible ni recomendable en ese aeropuerto de momento.

Disponen ambas cabeceras de las vías visuales de aproximación, que es un complemento bastante válido para las tripulaciones, que trabaja conjuntamente con el ILS y que suministra una aproximación visual segura y confortable.

En líneas generales, la central eléctrica —si se incrementan las capacidades de desarrollo de este aeropuerto— podría ser sometida a una ampliación, pero en principio no se considera necesario.

Pasemos al aeropuerto de Santiago de Compostela, que, como he dicho antes, se está incrementando, desde el punto de vista de pistas, la capacidad de entrada de aviones. Pueden entrar aviones más grandes o que tengan recorridos de vuelo más distantes y aumentan por tanto la autonomía, bien sean aviones de carga o de pasajeros. Eso representa en todos los casos un incremento de la seguridad en las operaciones de despegue o de aterrizaje, suponiendo que no cambiara el «status» actual de operaciones. Quiere decir que ese aeropuerto dispone de balizaje de eje de pista, con motivo de esta prolongación de la pista se ampliará dicho balizaje y todas las instalaciones, y se incrementará el grado de calidad de las mismas para preparar el aeropuerto a un nivel de seguridad superior, aunque no es necesario, porque este es un aeropuerto que opera en categoría 1, no necesita balizaje de eje de pista, sino simplemente por incrementar o cubrir con más amplitud todas las normas existentes.

La central eléctrica estará adecuada a las nuevas instalaciones, al edificio terminal y a todo lo que existe allí. Es decir, el marco general de todas las instalaciones de ese aeropuerto están yendo a su fase de sintonía final y de no haber otros nuevos cambios por parte de los organismos usuarios, con estas obras y algunas más que quedan pendientes quedará suficientemente acabado el aeropuerto de Santiago de Compostela.

Con respecto al aeropuerto de La Coruña, está en estudio el nuevo aeropuerto y es una decisión que correspon-

de al nivel político y concretamente a los organismos usuarios.

Creo haber respondido a todo, si no desean saber alguna pregunta más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Santamaría.

Vamos a abrir el turno de preguntas por el Grupo Parlamentario Popular. El señor Trillo tiene la palabra.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, Presidente. Para agradecer muy sinceramente al Subdirector general de Infraestructura y Transporte Aéreo, don Juan San Nicolás, el que esté entre nosotros, agradecer las explicaciones que nos ha dado y solamente, para dejar el turno a preguntas más puntuales de mis compañeros de Grupo, rogar que me aclarara algo que creo ha quedado en nebulosa, por lo menos en la mente de este Diputado. Dijo al principio que la actividad de su Subdirección General era fundamentalmente inversora. En la decisión de ampliación de aeropuertos, de elección de nuevos emplazamientos para aeropuertos, la Subdirección General de Infraestructura ¿cómo es consultada? ¿Se la tiene en cuenta? ¿No se la tiene en cuenta? Entiendo que habrá, supongo yo, circunstancias como el excesivo costo de ampliar una pista, la posibilidad material o no de poder hacer esa ampliación, la bondad de la elección de esta pista en función de circunstancias explícitas de vuelo... Me gustaría conocer un poco la metodología que se viene siguiendo para la toma de ese tipo de decisiones.

Y dicho esto, tratando de no abusar del tiempo que nos concede la Presidencia, cedería el turno a mi compañero de Grupo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El señor Pérez-Olivares tiene la palabra.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente, con su venia. Agradezco también la comparecencia del ilustrísimo señor don Juan San Nicolás, y quisiera únicamente hacer una pregunta: ¿Cuál es la interconexión que existe entre la Subdirección General de Infraestructura y Transporte Aéreo y la Dirección General de Aeropuertos Nacionales? Por una razón: de la comparecencia anterior me ha quedado la duda prácticamente de que ustedes se presentan en el aeropuerto con los monos y las máquinas, hacen ustedes la obra y después la entregan. Quisiera saber qué conexión existe entre los dos departamentos.

El señor PRESIDENTE: Este no es un motivo de la comparecencia, se lo recuerdo a S. S., pero voy a dejar que esa pregunta se conteste, entre otras razones porque el Subdirector general ha empezado hablando de esto.

El señor Romay tiene la palabra.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor

Presidente. Gracias también, señor Subdirector. Me ha parecido entender que las expropiaciones en curso en el aeropuerto de Alvedro están siendo financiadas por el Ayuntamiento y la Diputación de La Coruña. Me pareció entender también que se presentaba esto como algo normal y que se remitía cualquier decisión sobre nuevas inversiones en Alvedro a que estuvieran terminadas las expropiaciones. Yo, sinceramente, entiendo que esto no es normal, que lo normal en la contratación administrativa es que la contratación lleve los créditos necesarios para las expropiaciones, y me parece que es lo que está ocurriendo en Labacolla, que se están haciendo las expropiaciones, haciendo las obras, pero forma parte todo eso de una unidad y no creo que sea un sistema normal del funcionamiento administrativo y de la contratación administrativa primero hacer las expropiaciones, esperar a que estén todas terminadas y después se inicia la fase de contratación de las obras. Podría ser otro el sistema, pero creo que no es el normal.

En todo caso, si me interesaba saber algo que he preguntado ya antes inoportunamente, sin duda, por razón de la competencia del Director general de Aeropuertos, querría saber verdaderamente si hay financiación en los Presupuestos Generales del Estado para hacer inversiones este año en el aeropuerto de Alvedro, o por el contrario no hay ninguna cantidad destinada para esto y tendremos que salir de dudas.

En relación con el aeropuerto de Labacolla, señor Subdirector, yo querría saber si podría tener alguna precisión un poco mayor sobre cuáles son esas medidas todas relacionadas con la seguridad y la eficacia del aeropuerto que están todavía pendientes de ejecutar, que se van a ejecutar, porque yo tengo aquí alguna información que puede estar desfasada porque es un poco antigua, donde se preveía establecer unas maniobras de aproximación arco de EMI-ILS, así como arco borde MM, instalar una radiobaliza por la pista 36, codificar las salidas instrumentales, establecer otra maniobra de no sé qué características, sistema de luces de indicación de umbral SLIU-SLIAO por la cabecera 18, radiobaliza por la pista 36, un ILS por la pista 36, necesidades de ayudas meteorológicas, un microordenador, anemocinemógrafos en ambas cabeceras de pistas, sensor de temperaturas por la zona de la cabecera principal, medidor de altura de nubes en la zona de la cabecera 18, sensor del punto de rocío y alguna cosa más que probablemente a mí se me escapa por no ser experto en esta materia, pero me gustaría saber realmente si todo esto está en ejecución, está ejecutado ya o qué es lo que se va a hacer en relación con este tema.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Durán tiene la palabra.

El señor DURAN NUNEZ: Muchas gracias, señor Presidente, también agradecer al señor Subdirector general su documentada exposición, y me voy a referir a temas locales, soy Diputado por Pontevedra y voy a preguntar sobre

temas de mi provincia y en este caso del aeropuerto de Vigo.

Ya se nos ha explicado por el antecesor en la palabra y por usted mismo que existe el plan de ampliación de las pistas norte y sur, que está en pleno despegue, poniendo el símil aeronáutico, por un total de 350 metros hasta llegar a los 2.550. ¿Cuál es la estimación real de finalización y puesta a punto, dentro de este año, dentro de un cuatrienio como nos dijo el señor Director general? Nada más que saber cuál es la previsión más ortodoxa.

Segunda pregunta. Existe conocimiento de que se prevé la adjudicación de obras para la ubicación del nuevo parque contra incendios, por 150 millones de pesetas; ¿cuál es el estado de ese proyecto?

Otra pregunta, que usted me podrá contestar, a lo mejor, que no es de su incumbencia, porque puede pertenecer a otro tema, pero se la pregunto: Una vez que esté acabada la explanación total y la puesta a punto de los 2.550 metros, ¿cuál es la previsión para la instalación del segundo localizador del ILS que está allí y que incluso está en la zona sur y que está el encajonamiento preparado en la torre de control?

La quinta pregunta realmente es mera curiosidad, y también podrá no responderme si lo considera pertinente, y es que usted sabe que la Diputación de Pontevedra ya ha adjudicado la instalación del equipo medidor de distancia DME, por unos 25 millones de pesetas, y creo que va a entrar en funcionamiento relativamente pronto, ¿existe algún tipo de aportación por parte de su Departamento en cuanto a estructura o posibles expropiaciones?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Durán. Tiene la palabra don Emilio Durán Corsanego.

El señor DURAN CORSANEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Solamente una pregunta relacionada con el aeropuerto de Alvedro. Porque si veo que el índice de utilización va decreciendo tan alarmantemente que el número de pasajeros ha descendido de 1982 a 1983 en un 44 por ciento, me pregunto qué perspectivas tiene de resurgir, de reactivarse, si para ello se están realizando estas expropiaciones y sobre todo pienso qué sentido tiene hacer unas expropiaciones si no están previstas unas nuevas instalaciones, unas nuevas ampliaciones que, de estar, desearía que el señor Subdirector general nos lo dijera, porque yo pienso que las instalaciones no deben estar supeditadas a las expropiaciones, sino al revés, que se expropiará en la medida que sea necesario para establecer nuevas instalaciones o ampliaciones.

Por último creo que al final de su exposición, usted citó que está en estudio el nuevo aeropuerto de La Coruña, si no entendí mal. Quería saber si es que se refiere a una ampliación, a un nuevo desarrollo o por el contrario una nueva instalación. Y también una pregunta si es que hay algo que decir respecto al aeródromo de Rozas en Lugo.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias, señor Subdirector General, yo quería preguntar, no estoy seguro que esté enmarcado, por eso lo voy a hacer brevemente y si no me lo dice, quería saber si se prevé el cierre de algún aeropuerto o la reducción de su tiempo de funcionamiento a corto o medio plazo y qué implicaciones representaría para los trabajadores si se produjese eso.

El señor PRESIDENTE: Efectivamente, señor Fernández Inguanzo, no corresponde a la Subdirección general el cierre de aeropuertos, pero, además, es un tema también general que tampoco correspondería a esta intervención. De todas formas si el Subdirector general sabe algo y lo quiere decir lo hará, pero no corresponde obviamente al motivo de la comparecencia.

Por parte del Grupo Centrista tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, yo entendía que con lo específico de la convocatoria y comparecencia, del señor Subdirector general no cabe ninguna pregunta fuera del ámbito que está hecho y, por tanto, me abstengo de hacerlo y nada más que darle las gracias al señor Subdirector por su amabilidad al comparecer.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Brevisísimamente porque la mayor parte de las preguntas ha sido ya hecha por otros miembros de otro Grupo Parlamentario, por lo tanto, haría una a título de conclusión general.

Piense el señor Subdirector general que no somos técnicos y a veces se nos escapa la terminología. Entonces dentro de esta generalización le haría la pregunta siguiente. ¿Cuál sería su valoración técnica, habiendo quedado bien claro que los aeropuertos gallegos en uso se adecuan a la normativa vigente, respecto al grado de seguridad y de mejoramiento general dentro de las características de uso actual? Se la hago, evidentemente, no solamente cara al electorado al que representamos, sino como usuarios impenitentes que somos de ese tipo de instalaciones.

El señor PRESIDENTE: Terminado el turno de preguntas, vamos a pasar a las respuestas del señor Subdirector general.

Don Juan San Nicolás tiene la palabra.

El señor SUBDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AEREO (San Nicolás Santamaría): Muchas gracias, señor Presidente.

Respecto a la primera pregunta en la que se consulta cómo se gesta la necesidad de nuevas infraestructuras en el Ministerio de Transportes, he de decir que este es un

proceso típico de iteración, un proceso en el cual la demanda es detectada por los órganos usuarios y por la Dirección General de Aviación Civil, concretamente, entre ambos. Puede ser motivada porque en un aeropuerto vayan a aterrizar aviones más grandes, hayan cambiado los aeroplanos que existan en vuelo, por razones de tipo comercial se pasa a otra estructura, desaparece el Fokker, aparece un nuevo tipo de avión, cambia la demanda. Puede ser que se haya detectado una tendencia o se vaya a promocionar en un momento determinado en una provincia o en una comarca un tipo de actividad, y entonces automáticamente se prevé un desarrollo de ese aeropuerto y se crea la infraestructura, que como es un hecho discontinuo automáticamente genera excesos de dimensionamiento, porque, claro, uno crea algo para diez años y en principio queda grande y luego queda en un tamaño correcto. Esa necesidad que han detectado los usuarios se pasa a Infraestructura, e Infraestructura construye unos primeros dimensionamientos debido a esa necesidad, pasa consulta a Aviación Civil y al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, a la Dirección del aeropuerto, a compañías aéreas e, incluso, a organizaciones de tipo internacional, como puede ser la IATA. Con todo ese «background» de datos se pasa a la fase de creación del anteproyecto. Ese anteproyecto vuelve otra vez a ser pasado por los usuarios con información presupuestaria de alcance, o sea, decir lo que va a costar, y si están de acuerdo, y en ese momento es cuando se toma la decisión de si se sigue adelante o no, a partir de ahí, ya se redacta el proyecto con estado de dimensiones, con presupuestación total. Ese proyecto, una vez que está ya redactado, y está ya listo para su tramitación, es comunicada a los organismos usuarios su próxima puesta en contratación. Entonces se va dando un seguimiento total de todas las incidencias, porque tiene que existir una gran coordinación cuando se abre un aeropuerto, o cuando se cierra, o cuando vamos a recrecer una pista, o unas obras en una terminal que produce el desalojo de esa terminal, y tiene que crearse una terminal provisional al lado, como pasó en el aeropuerto de Alicante, o como ha podido pasar en el caso del de Santiago de Compostela, que se produjeron enormes trastornos para el usuario. Así pues, toda esa coordinación está llevada por un proceso continuo de ida y venida, con lo cual se va remodelando y ya sale el producto que se desea.

La interconexión de la Subdirección General de Infraestructura y la Dirección del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales está dentro del marco del que he estado hablando antes, es total; nosotros normalmente, como he dicho antes, establecemos una especie de estudio previo que se manda al organismo autónomo, ellos lo analizan, lo envía al aeropuerto, lo reciclan, tienen un organismo central que encauza toda esa información proveniente de los distintos usuarios, donde intervienen compañías aéreas, como es natural, y hasta los propios explotadores que tienen una tienda donde van a instalar desde un estanco a cualquier otro tipo de enseres. Con todo esto, se establece ese contacto que he dicho antes y se detecta la capacidad de inversión de la Dirección Ge-

neral en ese momento. Si la Dirección General en ese momento tiene demanda de recursos, entonces consulta al organismo autónomo o a otros organismos del propio Ministerio y, a través del Ministerio, se establece el trasvase de créditos para poder realizar las obras.

La Dirección General de Infraestructura el año pasado invirtió en obras aeroportuarias 13.000 millones de pesetas, este año tendremos 9.500 millones. Si hay una demanda, esa consulta se realiza al organismo autónomo y se establece la aportación correspondiente. Es natural que cuando las obras nacen, tengan una demanda previa no muy alta, puesto que se trata de que está implantándose la obra; al principio, por ejemplo, hay obras que se contratan este año y, a lo mejor, la demanda presupuestaria la tienen al año que viene. Entonces, en este juego de anualidades es donde se va buscando el encaje de las obras. Después se produce el reciclado de todas las bajas que se realizan a lo largo de las contrataciones anuales, esas bajas que hemos obtenido pueden imputarse a la anualidad presente o a anualidades posteriores en función del juego de encajar la totalidad de las inversiones que se consideren necesarias por el Ministerio.

Este es, pues, el «modus operandi» con relación al organismo autónomo.

Vamos a aclarar el tema de las expropiaciones en el aeropuerto de Alvedro y cuál es la marcha normal de las expropiaciones. Su señoría ha comentado que no era normal; sí es normal esto que comenté antes. Lo que sucede es que, dentro de la ampliación de un aeropuerto, hay distintos tramos de ampliación. Yo puedo hacer una expropiación de equis hectáreas o de equis parcelas, pero no puedo proceder a un contrato para ejecutar una obra si antes el terreno no es propiedad del Estado. Entonces, sucede que yo, para la ejecución de esa obra, puedo decir hasta dónde llega la pista, y entonces en ese otro sitio tengo que, o hacer un camino de acceso o crear unas servidumbres o llevar las tierras que estoy recogiendo de ahí, pero yo no puedo hacer el contrato si ese trozo donde yo voy a ubicar mi pista no es mío. Ese es el primer paso previo que se necesita para poder llevar a cabo un contrato en el Estado. Lo que sucede es que, efectivamente, estas expropiaciones tienen una marcha, y ahí es donde ya entra lo que normalmente las personas que no están vinculadas a la contratación desconocen, y es que yo puedo crear la propiedad, o sea, decir «este terreno es mío» a partir de que se hayan hecho las actas previas de ocupación. Desde el momento en que se decreta la utilidad pública y se hacen las actas previas de ocupación, el terreno ya es del Estado, y yo ya puedo contratar, pero de ahí a que yo entre a ocupar, hay un proceso de diálogo con el propietario, donde interviene el problema de la documentación, y el problema de los pagos. En la documentación es donde surgen los problemas, sobre todo en las zonas donde hay minifundio de propiedad, como es en las zonas gallegas, donde para una parcela aparecen veintisiete propietarios. Entonces, estos señores pueden no tener en regla su documentación de propiedad, y ahí es donde aparecen los «decalages» en tiempo que producen interferencias. Por ejemplo, ese señor dice que no le

han pagado y no se mueve de allí, pero ese proceso de pago pasa porque él acredite la propiedad, y una vez que la ha acreditado y, a través de un trámite establecido por el Estado, tiene que llevarse a cabo que físicamente podamos ocupar. Está claro, pues, que puedo contratar las obras para La Coruña, puedo tener las actas previas de ocupación, puede el propietario estar allí viviendo todavía y considerar que no se le ha desalojado, pero el Estado es ya propietario, ya hay un funcionario que puede establecer un acta de replanteo previo en la cual atestigua y asevera que ese terreno es propiedad del Estado.

Con relación a la financiación del aeropuerto de Alvedro, está claro que hay que hacer un poco la historia. En el año 1980 se estableció una coordinación entre los órganos que tienen que ver con la inversión aeronáutica en los aeropuertos y las Corporaciones locales. Entre todos se estableció un anteproyecto para la construcción de un nuevo aeropuerto en La Coruña. Como ya he aclarado antes a una pregunta que se ha hecho, un nuevo aeropuerto es para mí el mismo aeropuerto con una nueva configuración. Tenemos que cambiarlo todo, o sea, el pasar de tamaño de avión representa para mí deshacer el viejo aeropuerto, cambiarlo en su totalidad, y armonizarlo para que desarrolle esa función que se desea realizar. Entonces, es claro que en esa coordinación que se estableció (hubo ocho reuniones, de las cuales se levantó acta de coordinación entre Corporaciones locales y Administración, Ministerio de Transportes) se llegó a la conclusión de que había un campo de vuelos construible que podía servir con seguridad para los aviones reactores y que representaba un costo de inversión. Esa configuración del nuevo aeropuerto arrojaba una demanda de expansión de parcela; esa parcela que se desarrollaba invadía terrenos que no eran propiedad del Estado, por lo que había que proceder a las expropiaciones correspondientes. El pacto realizado con las Corporaciones locales es que ellos soportarían el costo de estas expropiaciones y soportarían el costo de los desvíos, servidumbres y reposiciones de servicios que tenía que traer como consecuencia la ampliación del campo de vuelos, y el Estado procedería a invertir las correspondientes cantidades de dinero para el desarrollo de ese aeropuerto. Ese proceso tiene ya vía libre, estamos expropiando; en la actualidad hay un estado de situación de expropiaciones. En el año 1982 se realizó la expropiación de 19 parcelas, en el año 1983 se dio vía totalmente libre para la expropiación del resto de las parcelas, que son 77; en la actualidad, el Ayuntamiento de La Coruña ha aportado 95,9 millones de pesetas que están ya en la Caja General de Depósitos, y se está procediendo a todas las actas de replanteo previo y a los pagos correspondientes. Este paso es evidente que es necesario para que nosotros podamos expandir. Yo podría hacer obra de la nueva pista en territorio que es nuestro, pero como da la casualidad de que la configuración del terreno en el entorno del aeropuerto de La Coruña es de grandes taludes en las cabeceras, verter tierras arriba si no tengo forma de contenerlas es un problema que haría que ni se pudiera utilizar el aeropuerto, ni yo pudiera acabar la obra. Entonces, se está

terminando el desarrollo de todas las expropiaciones y ahí es donde surge el problema, hay que paralelar a éstas los servicios que se van a desviar, y ese es un problema en el cual la Dirección General de Infraestructura, en el año 1982, estableció contacto con el Ayuntamiento de La Coruña para que se fuese pensando en este problema, que era de simultaneidad total con el resto de las expropiaciones.

La Dirección de Aviación Civil, conjuntamente con el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, está terminando de contrastar la configuración, a que en un principio se llegó, de la pista nueva. Esta pista se llevó a nivel de anteproyecto. Las necesidades establecen una mayor profundización en el problema. Se está estudiando, y nos van a terminar de definir cuál es la longitud de la pista, cuántos son los grados que se exigirán de manera ya definitiva y responsabilizada por los órganos usuarios, que son sondeos normales para conocer la viabilidad de la construcción de un aeropuerto. Ahora lo estamos implantando. Está claro que eso son detalles pequeños que no modifican la parcela a expropiar, pero esa parcela sí es necesaria.

A continuación voy a referirme a los detalles de inversión en seguridad y voy a aprovechar la ocasión para contestar a otra pregunta que se me ha formulado con relación a la seguridad en los aeropuertos gallegos. Dicha seguridad es suficiente; está cumpliendo todas las normas y todos los requisitos establecidos por OACI; en algunos casos, como en el de Santiago de Compostela, se excede, puesto que se tienen unos balizajes de eje que no son obligatorios. Si nos referimos al detalle tecnológico de cómo están los dimensionamientos internos, he de decir que, por descontado, exceden los mínimos exigibles por la OACI.

Con relación a Santiago de Compostela está prevista, para este ejercicio económico y de cara a la seguridad del aeropuerto, la ampliación de todas las ayudas correspondientes a la pista de vuelo para poder completar lo que ya existe. Esto representa que se colocará el sistema SLIU, que es el de identificación de umbral, se trasladará el de bases, que es el que existe, a la posición definitiva nueva, se completarán los bordes de pista, se completarán los umbrales y se realizará una aproximación a un sistema Calbert nuevo para esa cabecera 18; tenía denominación 17, pero se ha comprobado taquímicamente que es más correcta la 18, es un grado de diferencia, y se completarán todas las aproximaciones. Esas aproximaciones suponen un sistema Calbert completísimo, son 900 metros por delante del umbral de la pista. En lo que se refiere al eje de pista de vuelo, se van a instalar nuevas balizas de eje de pista que reduzcan los costos de explotación del aeropuerto y cumplan las últimas normas en vigor con un grado mayor de holgura. Las que existen cumplen estos requisitos, pero vamos a una holgura mayor por si algún día quedara esto abierto para poder operar categoría dos. Esta es una decisión que corresponde a los órganos, digamos, explotadores y usuarios. El razonamiento que se hace es que, puesto que cuesta lo

mismo, perfeccionamos, reducimos el costo de mantenimiento y ampliamos la tolerancia de actuación.

Dentro de estas medidas que se referían a una de las cabeceras, también hay unas expropiaciones para servidumbres en la otra cabecera y está prevista la instalación de unos grupos de continuidad, que son grupos de energía secundaria con tiempo de reposición de 0,2 segundos. Ahora ya se ha instalado uno, pero lo que vamos a hacer es instalar el segundo como garantía complementaria. Cuando el avión está aterrizando, en 0,2 segundos no da tiempo a que el filamento de la lámpara se enfríe, entonces no se percibe el fallo de la red, pero con la instalación de este segundo grupo se garantiza que los aterrizajes estén dentro de las normas y el avión nunca puede tener una colisión por este motivo.

Todo esto es lo que tenemos previsto, al margen de completar una serie de puntos. Hay un sistema de detección de fallos automático que se va a poner en torre de control y en central eléctrica, que lo que pretende es monitorizar el número de fallos sin tener que recurrir a la presencia visual del mecánico en pista.

Hay otras instalaciones respecto a las que se han hecho algunos comentarios. Lamento no poder responder puesto que se salen de mi cometido. Por ejemplo, el DME, que es el equipo de medición de distancia, entra dentro de la actuación de instalaciones radioeléctricas, por tanto, corresponde a la Dirección General de Navegación Aérea; lo mismo ocurre con el ILS, que tiene un nuevo emplazamiento; la instalación de un VOR, la información de ruta, todo esto corresponde a la Dirección de Aviación Civil. Lo que afecta a meteorología también corresponde a la Dirección de Aviación Civil, puesto que está interconectado directísimamente con la operación de aterrizaje y despegue. Por ejemplo, la medición de techo de nubes, la medición de visibilidad horizontal, todos esos instrumentos apoyan la operación de aterrizaje.

Respecto a las expropiaciones tengo que decir que están coordinadas con la necesidad de infraestructura. No es un nuevo aeropuerto. Se trata del mismo aeropuerto remodelado, en él se prevé una nueva pista encima de la anterior, girada, y una ampliación de estacionamiento de aviones, un nuevo terminal o una ampliación del terminal actual. Todo eso está en estudio, todavía no hay decisión por parte de los usuarios.

Con relación a Rozas la Dirección General de Infraestructura conoce la existencia de este aeródromo, y concretamente está en estudio por parte de la Dirección de Aviación Civil la decisión de si se va a destinar a algún fin comercial, por ejemplo de transporte de mercancías o de pasajeros. Todavía no hemos recibido algún input relacionado con este tipo de actuación.

Lamento no poder dar información sobre el tema de los aeropuertos respecto a si modifican su operación en las horas de servicio y si esto afectaría al personal o a su redistribución. Ignoro totalmente el tema.

He dicho antes que la valoración técnica de los aeropuertos es muy buena. Están en magníficas condiciones, y entiendo que con las obras que tienen previstas y que

se van a realizar van a exceder con mucho las necesidades mínimas.

Si desean hacer alguna otra pregunta SS. SS., estoy a su disposición. *(El señor Durán Núñez pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Durán, no nos queda mucho tiempo. Tiene su señoría la palabra si es muy breve.

El señor DURAN NUÑEZ: Voy a ser muy breve, señor Presidente. He formulado dos pequeñas preguntas que no sé si el señor Subdirector las habrá contestado al hacer referencia a otro tema o yo no me he dado cuenta. Una se refería a la previsión real de finalización de la extensión de las pistas de Vigo, y la otra se refería a la previsión de la adjudicación para obras del nuevo parque de bomberos. Nada más.

El señor PRESIDENTE: El señor Subdirector general tiene la palabra.

El señor SUBDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AEREO (San Nicolás Santamaría): Respecto a la finalización de la extensión de las pistas de Vigo está detectada la contratación en este año, es una contratación plurianual y, lógicamente, el margen presupuestario del que disponemos abarca hasta 1986; serían los años 1984, 1985 y 1986. Finalizar antes o después está sujeto a la coordinación con las unidades usuarias.

Asimismo me ha hablado del parque contra incendios. Este proyecto está totalmente acabado; se encuentra en contratación y puedo decirle que, a primeros de febrero, estará en marcha. Ayer, posiblemente, ha debido de salir ya la contratación. El presupuesto final es de 151.780.000 pesetas.

El señor PRESIDENTE: No habiendo más preguntas que formular, además de que el tiempo ya se ha agotado, sólo nos resta agradecer la presencia ante esta Comisión de don Juan San Nicolás Santamaría, Subdirector general de Infraestructura del Transporte Aéreo, y sin más preámbulos levantamos la sesión para reanudarla seguidamente para la próxima comparecencia.

Muchas gracias. *(Pausa.)*

— DEL EXCELENTISIMO SENOR DON RAMON BOIXADO MALE, PRESIDENTE DE RENFE, Y DON APOLINAR RODRIGUEZ DIAZ, VOCAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE RENFE, PARA INFORMAR SOBRE LA POLITICA DE RENFE EN RELACION CON LA RED GALLEGA DE FERROCARRILES, SUS CONEXIONES CON EL RESTO DE ESPAÑA Y PREVISIONES SOBRE SU FUTURO, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión. Se encuentra con nosotros el señor don Ramón Boixadó Male, Presidente de Renfe, y de don Apolinar Rodrí-

guez Díaz, vocal del Consejo de Administración de la misma empresa, para informar sobre la política de Renfe en relación con la red gallega de ferrocarriles, sus conexiones con el resto de España y previsiones de futuro. La comparencia, por consiguiente, se encuentra limitada a este ámbito, por lo cual sería de agradecer que tanto el señor Boixadó como los señores Diputados se limiten a hacer preguntas y exposiciones en relación al contenido estricto de la comparencia.

Sin más preámbulos, cedo la palabra al Presidente de Renfe. He entendido que tras las preguntas podrá contestar, indistintamente, bien el Presidente o el vocal del Consejo de Administración para calificar las cuestiones que puedan considerarse necesarias.

Sin nada más, señor Presidente, tiene usted la palabra.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixadó Male): Muchas gracias, señor Presidente y señores Diputados.

Voy a exponer una serie de datos fundamentales sobre las características y los equipamientos de la red ferroviaria de la Renfe en Galicia.

La red ferroviaria interior de Galicia tiene una longitud de 930 kilómetros, a través de los cuales se relacionan las capitales de las cuatro provincias, así como sus poblaciones más importantes. Los enlaces con el resto del país se realizan por las líneas de León-Monforte y Zamora-Orense. Tiene también un enlace internacional con la red portuguesa a través de la frontera de Tuy.

La situación actual de las líneas puede calificarse de excelente, al estar renovadas en casi toda su totalidad con traviesas de hormigón y carril de 54 kilómetros.

El trayecto Orense-Santiago, que constituye la excepción, se encuentra actualmente en período de renovación, con lo que se completará toda la red interior en sus líneas principales. Igualmente se ha electrificado recientemente el trayecto Monforte-Orense-Vigo, dando continuidad a la línea León-Monforte, con los que las líneas electrificadas en la región suman una longitud de 266 kilómetros.

En cuanto a instalaciones de seguridad, existe CTC, Control de Tráfico Centralizado, en 672 kilómetros de líneas, es decir, en el 72 por ciento de la red.

En cuanto al tráfico de viajeros, el número de viajeros anual que utiliza los servicios de largo recorrido con origen o destino en Galicia ha sido durante el año 1983 de 1.250.000 viajeros. Mientras que el tráfico de largo recorrido nocturno se mantiene prácticamente estabilizado, el diurno ha crecido a un ritmo del 4,7 por ciento anual en los últimos cinco años, debido al incremento en términos cualitativos y cuantitativos de la oferta.

En efecto, en este período se han sustituido los servicios TER, Madrid-Coruña-Vigo, y regreso por trenes Talgo, y el servicio TER Vigo-Hendaya, por electrotrenes, que ha permitido reducir el tiempo de viaje, en este caso, en una hora y veinticinco minutos.

En servicios regionales se ha producido en 1983 una modificación sustancial en términos de calidad y cantidad en la oferta, introduciendo a los servicios básicos de

carácter regional automotores de nuevo diseño y construcción, que son los más modernos que tiene Renfe.

El número de servicios diario, en las diferentes relaciones, han pasado de 70, en 1981, a 84, en 1983. Lo reciente de la implantación de estas mejoras de la oferta, que en términos de plazas ofrecidas representa un incremento del 40 por ciento, no permite todavía obtener conclusiones definitivas sobre su aceptación por el público. En términos generales, los grados de aprovechamiento de plazas que vienen obteniéndose son más bajos que los correspondientes a trenes equivalentes en el conjunto de la red. Ha subido más la oferta que la demanda real.

En lo que se refiere a regularidad de los trenes, Galicia se sitúa en una alta cota en el conjunto nacional con un 87,4 por ciento, cuando el conjunto de la red representa el 78.

En tráfico de mercancías con origen y destino en Galicia asciende a 2.400.000 toneladas, lo cual representa el 8 por ciento del total de Renfe.

En cuanto a empleo, el número de agentes de Renfe con residencia en Galicia es de 3.235. A estas cifras de empleo directo es necesario sumar las del empleo indirecto que suponen los servicios contratados del exterior, tal como limpiezas, mantenimiento de coches-cama, SEMAT, etcétera, y que puede suponer, aproximadamente, un 20 por ciento más de los señalados.

En cuanto a inversiones y planes de actuación, las inversiones en Galicia en los años precedentes han sido más altas que el promedio de la red, destacando por su importancia las dirigidas hacia las renovaciones de vía, electrificación, instalaciones de seguridad y remodelación de estaciones. Como resultado de las mismas, la red gallega, como he dicho antes, se encuentra casi totalmente renovada, sus líneas electrificadas se han triplicado y sus instalaciones de seguridad han pasado a ser en gran parte de sus líneas de las más modernas de la red.

Las inversiones en marcha o de reciente realización en la región gallega arrojan un total de 12.491 millones, sumando las cifras referidas a los años 82 y 83, así como las previstas para 1984 y 1985. Como obras terminadas en este período que acabamos de citar tenemos la renovación de vía Santiago-La Coruña, la modernización de la estación de Orense, la renovación de la vía Redondela-Santiago y la electrificación Monforte-Vigo. Obras en ejecución en este momento, incluidas en la cifra que antes he citado, son las siguientes: las reparaciones de los túneles de la línea Zamora-La Coruña; instalación para suministro de energía Monforte-Vigo; la nueva reserva —son talleres de mantenimiento— de las unidades de tren de Vigo; renovación de la vía Orense-Lalín. Las citadas actuaciones han sido complementadas con una mejora sustancial de los servicios en el año 83, consistente en las siguientes acciones: sustitución de los ferrobuses por los modernos automotores; servicio de coche-cama y restaurante en el Expreso La Coruña-Vigo-Barcelona; servicios adicionales de refuerzos en los trenes Talgo Galicia-Madrid; nuevos servicios de fines de semana en la relación Santiago-Orense-Monforte-Ponferrada, especialmente para los estudiantes de la Universidad de

Santiago, e incremento de los servicios de cercanías entre Vigo y Pontevedra.

Como planes a corto y medio plazo tenemos la continuación del plan de supresión de pasos de nivel, continuación de la renovación del trayecto Orense-Santiago, en el tramo Lalín-Santiago; nueva estación de viajeros en Vigo, que está previsto que sea empezada en 1984 y terminada en el año 1987; doble vía Redondela-Chapela, iniciándose los trabajos este año 84 y estando previsto terminarlos en 1988; depósito de material motor de Orense, que está previsto que sea comenzado este año 1984 y terminado en 1985; nudo de Monforte, con supresión de ocho pasos a nivel, que se iniciará este año 1984 y se prevé que sea terminado en 1989.

Estas inversiones suponen un volumen aproximado de 5.000 millones de pesetas.

Otro tema importante y polémico en Galicia que nos preocupa mucho a todos es el de pasos a nivel y, en relación con el mismo, quiero resaltar la especial importancia que dentro de los planes de inversión citados merece el capítulo de supresión de pasos a nivel, con una actuación creciente en los últimos años. Los pasos a nivel suprimidos en el 82 fueron ocho; en el 83 han sido treinta y siete. Las obras existentes en la actualidad permitirán la supresión de otros diez pasos en el 84, cifra que se espera aumentar con la cooperación de los organismos afectados por los mismos. En este sentido, existen negociaciones con la Xunta de Galicia, dentro del marco del grupo permanente de trabajo Xunta-Renfe, para la confinación de la supresión de los pasos que afectan a carreteras de su competencia, y Renfe también tiene establecido un convenio de confinación con el MOPU, para la supresión de pasos en carreteras de competencia estatal.

La colaboración abierta de Renfe con la Xunta de Galicia, a través del grupo permanente antes citado, constituido por ambas entidades y cuya actuación permite un mejor conocimiento de los intereses recíprocos y una actuación crecientemente coordinada, es otro motivo más de esperanza para el futuro del ferrocarril en Galicia. La Xunta de Galicia se propone elaborar, junto con el Instituto de Transportes y Comunicaciones, un plan director de transportes para la región, colaborando Renfe en la elaboración de dicho plan, que se coordinará con la planificación propia de la empresa.

Creo que con estos datos he terminado mi exposición y estoy a su disposición, para contestar a todas las preguntas que deseen formular.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Boixados. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente. Deseo agradecer muy especialmente al Presidente de Renfe, don Ramón Boixados, así como a don Apolinar Rodríguez, su presencia ante nosotros y, en cierto modo, no digo que congratularme, pero sí mostrarme esperanzado respecto a las intenciones de Renfe con relación a la región gallega.

Desearía hacerle una pregunta —y dejaré luego el turno para las preguntas puntuales que deseen hacer mis compañeros de Grupo— que me ha surgido al hilo de las cifras que ha dado el señor Presidente de Renfe. Ha dado la cifra de 1.250.000 viajeros en 1983 y ha hablado de 84 servicios días, y aquí me está fallando algo, porque con una división elemental me sale una cifra de viajeros por servicio realmente ridícula, del orden de los 50 viajeros por servicio. Me gustaría que me aclarara este extremo, porque o bien he tomado mal los datos o, si no, puede haber algún fallo.

Relacionado también con esta pregunta, quisiera mencionar otro tema que se refiere al nivel de rentabilidad de las líneas gallegas, dentro de los umbrales de rentabilidad que tenga previstos la red de ferrocarriles.

Por mi parte, nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo. Tiene la palabra el señor Romay.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias también, señor Boixados, por su exposición minuciosa y cumplida. Me gustaría expresar alguna preocupación y preguntar sobre si respecto a los problemas que voy a plantear hay alguna previsión que nos permita esperar un futuro mejor para la Renfe en Galicia, que es lo que todos deseamos.

Si no son erróneos los datos que yo tengo, la red básica del país, aproximadamente, es del orden de los 4.800 kilómetros; de esos 4.800 kilómetros tienen vía doble unos 1.900, es decir, aproximadamente un 40 por ciento. En Galicia, sin embargo, si esta información que tengo es exacta, es de 300 kilómetros y la vía doble es cero, con todas las implicaciones obvias que esto tiene, que me parece que no es preciso resaltar. ¿Existe alguna previsión que permita esperar que estas «ratio» se van a cambiar en un futuro lo más próximo posible?

En segundo lugar, quisiera plantear otro problema, que es el de la señalización, sobre la que, repito, si la información que tengo es correcta, resulta que tenemos problemas, lo cual obliga a aumentar los cantones —no sé si son las distancias entre trenes—, por razones de seguridad, con las consecuencias también obvias para la calidad y la rapidez del servicio que se presta.

Querría también hacer algunas referencias a situaciones puntuales, comparativas con otros trayectos que desde mi punto de vista revelan la necesidad de hacer un esfuerzo lo mayor posible por mejorar la situación de Galicia en sus comunicaciones por ferrocarril.

Si mis datos son exactos, Barcelona-Gijón tiene un recorrido de trece horas cincuenta minutos y, sin embargo, en la línea Barcelona-Vigo-La Coruña el material es convencional, peor que el otro, y, pese al tiempo de recorrido, que es de veintiuna horas quince minutos, creo recordar que, aunque ahora sí va a tenerlo, hace poco no tenía restaurante; tampoco tenía coche-cama, ni plataformas portaautomóviles.

El TER Madrid-Ferrol creo que tiene un aprovechamiento del 48 por ciento, pero eso parece realmente mi-

lagroso, porque para un recorrido de 812 kilómetros invierte doce horas y veinte minutos. En el recorrido Vigo-Ferrol hay trenes que tardan cinco horas y cinco minutos para recorrer 239 kilómetros. Con esos tiempos, los servicios por carretera, que son más baratos, porque cuestan 636 pesetas, y con horarios más realistas hacen una competencia muy grande a Renfe. En el trayecto La Coruña-Vigo también sería bueno estudiar nuevas marchas de los trenes que hay en ese servicio, alternando las paradas para conseguir una mayor rapidez en su recorrido. Otros datos que creo que también apuntan a problemas en las comunicaciones gallegas son los que se refieren a Vigo-Ponferrada, que tiene 42 paradas para recorrer 283 kilómetros, en los que invierte cinco horas y quince minutos; La Coruña-Monforte, 27 paradas, 190 kilómetros, tres horas y cuarenta minutos; Orense-Gijón, 70 paradas, 457 kilómetros, ocho horas y veintiséis minutos; Pontevedra-Vigo, existe un servicio cada hora; no existe ese servicio La Coruña-Santiago, que tienen una comunicación y una relación crecientes; por ejemplo, de las nueve a las trece horas no hay servicio La Coruña-Santiago.

Las relaciones de las siete grandes ciudades gallegas con Levante, Extremadura y Andalucía también plantean problemas, ya que obligan a permanecer en Madrid diez horas, en algunos casos, o a realizar transbordo en Medina o Avila a las 0,35 horas o a las 6,17 horas de la mañana. Creo que todo esto apunta a la necesidad de hacer un esfuerzo lo mayor posible por mejorar estos servicios de Galicia con el resto de España y los interiores, dentro de la región.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Romay. El señor Cascallana tiene la palabra.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Muchas gracias, señor Presidente.

Como se ha deducido de las reiteradas expresiones en la intervención del Presidente de Renfe y de las intervenciones de algunos Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, las comunicaciones férreas del resto de España con La Coruña, Vigo y el resto de Galicia pasan por el importantísimo nudo de comunicaciones de Ponferrada.

Realmente, la infraestructura actual de la estación ferroviaria de Ponferrada se encuentra con tres vías útiles, con andén para viajeros, y tres vías para maniobras. La verdad es que siendo un nudo un tanto estrangulado en las comunicaciones con Galicia, para el resto de España no se cuenta más que con una sola vía de entrada y una sola vía de salida en Ponferrada.

No sé si en los estudios que se han realizado por la empresa a niveles nacionales y en cuanto a mejora de esas comunicaciones del resto de España con Galicia se tiene previsto, para conseguir una mayor fluidez en el tráfico, para evitar sobrecarga y, sobre todo, para garantizar la seguridad de los horarios y evitar los retrasos, algo que es sumamente necesario según criterio técnico y también de este Diputado: establecer dos líneas de entra-

da y salida, justamente para evitar las circunstancias a que antes estaba aludiendo.

Existe también una comunicación directa, cuya desaparición entiendo que está prevista, de la ciudad de Villafranca del Bierzo con Galicia, a través de la estación de Toral de los Vados. En relación con la posible desaparición de esa línea, que quizá no sea rentable, me gustaría preguntarle al señor Presidente si se ha tratado de profundizar comercialmente para que ese enlace con Villafranca del Bierzo, Galicia y el resto de España pudiera ser rentable o, al menos, reducir las pérdidas que se estén produciendo a una escala razonable, y si se ha decidido su supresión, que prácticamente está ya realizada, qué soluciones alternativas se tomarán para no aislar aún más a esta entrañable villa, de profundo sabor histórico y monumento histórico-nacional, que es Villafranca del Bierzo.

Por último, una pregunta que no ha sido, a mi entender, adecuadamente calificada, aunque sí aludida, por el señor Presidente, y es en qué situación se encuentran los túneles de la vía Madrid-Coruña-Vigo, que hacen practicable el puerto de Manzanal y qué previsiones hay para mejorar realmente el tránsito por esos túneles.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cascallana.

El señor Corte Mier tiene la palabra.

El señor CORTE MIER: Gracias, señor Presidente, y gracias también por la presencia del señor Presidente de Renfe, así como de don Apolinar Rodríguez, vocal del Consejo de Administración de Renfe.

Nos gustaría saber si don Apolinar Rodríguez, destacado ugetista, es al mismo tiempo Director General de Planificación, como en alguna publicación se nos ha hecho presente.

Señor Presidente, sabemos que es usted Presidente de una de las empresas llamadas «Miss Nómina» en España, porque es la que mayor número de trabajadores tiene. En gastos de personal abona más de 130.000 millones al año, como ocurrió en 1983, que suponen nada menos que el 140 por ciento de los ingresos comerciales habidos en todo el año. Estoy seguro de que pesará sobre usted esta estadística sobre gastos de personal, puesto que solamente dirigiendo una mirada hacia atrás se ve que en el año 1970 esa cifra, en vez de ser el 140 por ciento, era el 63. Nos agradecería un comentario sobre este crecimiento astronómico y si el análisis del mismo le sitúa a usted ante alguna medida para el presente y quizá para el futuro.

El señor PRESIDENTE: Señor Corte Mier, me temo que ésta es una cuestión que no se refiere a los motivos de la comparecencia. Usted está enjuiciando una problemática global, a lo cual tienen su Grupo y usted legítimo derecho, pero en otro trámite parlamentario.

El señor CORTE MIERE: Yo estoy hablando de previ-

siones de futuro. «... en relación con la red gallega de ferrocarriles, sus conexiones con el resto de España y previsiones sobre su futuro...»

El señor PRESIDENTE: Mire usted, el motivo de la comparecencia se refiere a informar sobre la política de Renfe en relación con la red gallega de ferrocarriles y sus conexiones con el resto de España y previsiones sobre su futuro. Se refiere a las conexiones de la red gallega.

El señor CORTE MIER: Yo quisiera abusar de su benevolencia, porque, aprovechando la presencia de dos personalidades, creo que, en el fondo, sería interesante hablar sobre estos temas.

El señor PRESIDENTE: Yo creo que sí, que es interesante y, sobre todo, después de los acuerdos del Consejo de Ministros de ayer, pero me parece que esto requeriría mucho más tiempo, y como requeriría mucho más tiempo y otros trámites parlamentarios, yo le agradecería, señor Corte Mier, por favor, que retirara su pregunta para no forzar al señor Presidente de Renfe a intervenir sobre este tema, lo cual daría lugar a nuevas intervenciones.

El señor CORTE MIER: Señor Presidente, deje que mi pregunta quede en el aire, y olvidaré las que tenía sobre este particular sobre la Mesa. Y quizá, abusando de su benevolencia, podría hablar un poco sobre otros temas de la red de Asturias con León.

El señor PRESIDENTE: Lo siento, señor Corte Mier, no es una cuestión de negociación. Yo no tengo ningún interés en negociar con su Grupo. Ustedes tienen unos derechos y yo tengo que administrar esos derechos de acuerdo con el Reglamento; nada más.

El señor CORTE MIER: Dejaremos la pregunta y haremos por escrito cuantas preguntas teníamos previsto hacer.

El señor PRESIDENTE: Me parece muy bien. Ustedes pueden, como Grupo, tomar las iniciativas que estimen más convenientes.

El señor CORTE MIER: Le agradecería también, señor Presidente, que fuera tan estricto con otras intervenciones que pueda haber a partir de ahora.

El señor PRESIDENTE: Intento ser generoso con todos. Piense, por ejemplo, que su Grupo ha pasado ya holgadamente los diez minutos, que está prevista otra intervención de un Diputado de su Grupo y que ustedes, y me parece muy lógico, abusan del tiempo en cuanto a preguntas, y esta Presidencia no ha tomado nunca posiciones de esta índole y cariz.

Vamos a seguir, porque, según me han comunicado en

una nota, don Emilio Durán desea también formular preguntas sobre el tema de la comparecencia.

Tiene la palabra el señor Durán.

El señor DURAN CORSANEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Es una pregunta muy concreta, porque me parece que el señor Presidente de Renfe se ha limitado a hablar exclusivamente de ferrocarriles y es lógico, pero Renfe tiene también otros servicios, si no me equivoco, como es el de autobuses entre La Coruña-Lugo y Madrid, y este servicio se ha venido realizando, me parece, hasta agosto o septiembre, en que se suspendió, reanudándose después. Según mis noticias —porque la Administración ha contestado a una pregunta mía en ese sentido—, el servicio de autobuses que se venía prestando, no sé si con o sin intervención de Renfe, pero creo que los billetes se expedían en agencias de Renfe y en otras agencias de viajes, era un servicio pirata, en el que el seguro obligatorio de viajeros no cubría las posibilidades, las eventualidades de un siniestro.

Lo que yo querría saber es si es verdad que este servicio, antes de diciembre, era prestado en estas condiciones y si a partir de diciembre se presta ya en colaboración con la Renfe y en las condiciones debidas.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo sobre el tema que nos ocupa.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, al señor Presidente de Renfe. Yo querría plantear la siguiente cuestión. En la séptima zona, a la cual pertenece Galicia, existen un número considerable de trabajadores que forman parte del núcleo de trabajadores aprobados para ingreso en la Renfe con arreglo a la convocatoria de 1982 y que hicieron los ejercicios en 1983. Hace algún tiempo fueron llamados de esta zona, unos eran de Galicia, otros de Asturias, otros de León, siendo los trabajadores sometidos a reconocimiento, que es el requisito previo para el ingreso. Sin embargo, éste no se ha producido.

He leído en un periódico de ayer que eso sucede también en el resto del país, y quisiera saber qué va a pasar con esta promoción de trabajadores, puesto que produce realmente inquietud que no se haga efectivo su ingreso cuando se multiplica el número de horas extraordinarias en esta empresa.

Por otra parte, quisiera que me dijera también, si, como he conocido ayer a través de la Prensa sobre el contrato-programa, va a haber supresión de líneas en la Renfe. ¿Alcanza esa supresión algunas líneas de esta zona séptima, a la que pertenecen Galicia, Asturias y León, y en qué medida pueden afectar a los trabajadores y a la comunicación en general?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor SANCHEZ BOLANOS: Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero agradecer al señor Presidente de Renfe y al señor Rodríguez Díaz su presencia en la Comisión y resaltar el esfuerzo que se realiza en Galicia por la modernización de toda la red ferroviaria y el esfuerzo que está previsto realizar en un futuro.

A mí me gustaría, aprovechando la benevolencia de la Mesa y del Presidente de Renfe, conocer un poco, aunque todavía no esté cerrado el ejercicio, las previsiones en cuanto a los resultados de 1983.

El señor PRESIDENTE: Lo siento, pero no puede haber benevolencia de la Mesa cuando he llamado la atención a otros Diputados sobre esta misma cuestión.

Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Brevemente, este Diputado ugetista, en su tiempo con responsabilidades similares a las de don Apolinar Rodríguez, hoy presente, quiere hacer unas preguntas al hilo de las intervenciones, tanto del Presidente de Renfe como de otros Grupos Parlamentarios, en la misma dirección y dentro del tema.

Primero, el Grupo Parlamentario Socialista se congratula no de las intenciones de Renfe, sino de las realizaciones ya terminadas y de las realizaciones en vía de solución y ya hoy en marcha. También nos congratulamos del esfuerzo inicial ya realizado en mejorar tanto el número como la calidad de la oferta de Renfe para el territorio que hoy nos ocupa, y queremos hacer la siguiente pregunta: si aumentara la demanda tanto en calidad como en cantidad dentro de Galicia, ¿estaría dispuesta Renfe a ir cubriendo razonablemente esa posibilidad de mejora? ¿Estaría dispuesta Renfe a contemplar la supresión de las paradas que en el seno de esa comisión de trabajo permanente, Xunta-Renfe, le sugerirían los representantes de la Comunidad Autónoma?

Me explico: un preopinante ha indicado que uno de los factores que hacen que el servicio de Renfe no sea todo lo perfecto que debería de ser para la Comunidad Autónoma gallega es que existe un número excesivo de paradas. Evidentemente, existiendo un marco, como es el de la comisión permanente, a la que se ha hecho referencia por la Presidencia de Renfe, es obvio que existe un canal que permitiría que, a sugerencia de la Comunidad Autónoma, se suprimieran algunas paradas de Renfe estuviera dispuesta a contemplar y hacer caso de todas las sugerencias que la Comunidad Autónoma le hiciera.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gracia.

Tiene la palabra el señor Boixadó para contestar a cada una de las sugerencias y preguntas que se han formulado.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixadó Malé): Muchas gracias.

Vamos a ver si he tomado nota por el orden en que las han venido haciendo. He quitado alguna pregunta un poco parecida a otras, y quizá las contestaré juntas. Si les parece bien la respuesta, y, si no, por favor, díganme lo, que lo aclararé.

Refiriéndome a la primera pregunta, del señor Trillo, en realidad quizá me he expresado mal, porque cuando he hablado —y tengo escrito lo que he leído— de 1.250.000 viajeros, eran de largo recorrido, y, en cambio, los 84 servicios eran, llamémosle así, de largo recorrido más internos. En cuanto a nivel de rentabilidad, lo que puedo contestarles es que se ha hablado últimamente mucho de líneas altamente deficitarias dentro de Renfe y posibilidades de cierre de las mismas, siempre por parte del Gobierno, nunca por parte de Renfe, porque los Estatutos de Renfe —que supongo que todos ustedes conocen— no le permiten abrir ni cerrar ninguna línea, sino que su responsabilidad es administrar la red ferroviaria.

Con respecto a esta pregunta—supongo que es lo que en realidad interesaba—, estas líneas, las que hemos llamado altamente deficitarias, ninguna está en la región gallega, excepto un tramite muy pequeño, que es el que comunica Tuy con los ferrocarriles portugueses, pero es muy difícil hablar de rentabilidad cuando es una conexión internacional y, por tanto, es un problema, ni siquiera del Ministerio de Transportes, sino seguramente del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Con respecto al tema doble vía, yo creo que es un tema muy polémico, del cual se habla mucho. Muchos países que tienen doble vía, por ejemplo Francia o Japón, así como grandes redes ferroviarias enormemente adelantadas, pues tienen doble, triple, cuádruple y hasta las vías que ustedes quieran, usan cada una de las vías para ir y venir, no unas para ir en una dirección y otras para ir en otra. Esto es lo que los técnicos ferroviarios llaman banalización de la vía. Indiscutiblemente, con doble vía se funciona mejor, se explota mejor que con vía única, y con triple mejor que con doble, y así sucesivamente; yo creo que, de todos modos, con una buena señalización, con una mejora de los sistemas de señalización, yendo a la banalización, a lo que en España no se ha ido todavía prácticamente, y con sistemas electrónicos de control de tráfico se puede mejorar mucho la explotación, se puede mejorar mucho la fluidez y la seguridad del tráfico, que en realidad es lo que se busca con la vía única, sin meterse muchas veces en vías dobles, que supone inversiones muy grandes y muy polémicas por todo el tema de expropiaciones, y ya saben ustedes que en determinadas regiones lo de las expropiaciones es más complicado que en otras, y de mucho más largo plazo.

Por nuestra parte, estamos haciendo todo lo posible para mejorar, como es lógico, la explotación de las líneas.

En el tema señalización, yo creo que puedo contestar lo mismo que antes; se está haciendo un gran esfuerzo dentro de Renfe, en todo lo que son inversiones, para mejorar la fluidez del tráfico y mejorar la seguridad, y la señalización va incluida en este tema.

En cuanto a los trenes que hemos hablado de Vigo—

Coruña con Barcelona, en efecto, cuando he hecho la exposición inicial he explicado que actualmente una de las mejoras últimas que se ha hecho es poner coche restaurante y coche cama.

Los temas de horarios entre diferentes puntos de Galicia y de paradas representan un problema que se está estudiando continuamente y que es muy polémico, porque, indiscutiblemente, todas las autoridades y todo el vecindario de cada lugar quieren una parada, pero esta parada, automáticamente, alarga el camino de viaje del que no se baja allí o se sube allí, sino del que va más lejos. Hay estudios continuos por parada por población, o por estación, o por apeadero de viajeros evolucionados; se entiende por viajero evolucionado en Renfe el número de viajeros subidos y bajados en cada parada; si se sube uno y se baja otro, son dos viajeros evolucionados, y realmente las cifras que se manejan en muchísimos casos son extraordinariamente bajas, lo cual; desde un punto de vista de rentabilidad, obliga a suprimir aquellas paradas, a pesar de que muchas veces esto produce polémicas, pero, desgraciadamente, hablamos muchísimo todos, y yo el que más —ha llegado para mí a ser obsesión—, del tema del déficit de Renfe, y si se hiciese caso a todas las autoridades, a lo que piden todas las autoridades locales, sean del Partido que sean, todos los Gobernadores civiles, que más o menos son del mismo Partido actualmente, y a todos los señores Diputados, sean del Partido que sean, si Renfe les contestase afirmativamente, el déficit de Renfe yo creo que se multiplicaría algo así como por mil. Desde el punto de vista de Presidente del Consejo de Administración de Renfe, yo tengo que cumplir con la obligación de honrado comerciante, como dice el Código de Comercio, y procurar administrar los bienes que se me han puesto a mi disposición, que en este caso son unos bienes cuya propiedad son de todos los españoles, procurar administrarlos de la mejor manera posible y, en todo caso, si puede haber decisiones de administración, que no son económicas, sino que son políticas o de índole social, no es la Presidencia de Renfe quien tiene que tomar estas decisiones, porque eso no son decisiones de honrado comerciante, son decisiones de honrado político y, por tanto, tienen que ser los políticos quienes las tomen y no Renfe.

Se ha hablado respecto a temas de seguridad. Lo de la estación de Ponferrada creo que con lo de la señalización, la balización y los sistemas electrónicos, más o menos lo he contestado.

En cuanto a la seguridad, se ha hablado de los túneles de Puerto de Manzanal fundamentalmente. Hemos dicho que había un plan de inversiones; en el plan de inversiones está prevista la mejora de estos túneles, pero lo que le puedo contestar es que los sistemas de seguridad de estos túneles son total y absolutamente fiables, total y absolutamente seguros. Y, aunque no me lo hayan preguntado, si me lo permite el Presidente, añadiré no un comentario, sino la información de que estamos llevando hasta tal extremo la mejora de la seguridad, ayudados también por la suerte, no vamos a negarlo, pero durante el año 1983 no ha habido ningún viajero muerto en Ren-

fe, que ha sido la única Administración ferroviaria europea que ha tenido este resultado y que en Renfe no se había producido tampoco nunca. Repito, no soy triunfalista; esto es, en parte, mejora y atención a la seguridad y, lógicamente, en parte suerte. He dicho viajero; desgraciadamente, ha muerto en algún accidente algún ferroviario, pero digo viajero. Es decir, dicho de otra manera, en términos de honrado comerciante que hablaba antes, no hemos «matado» a ningún cliente.

En cuanto a la pregunta de don Apolinar Rodríguez (está aquí, es Director general de Planificación y Apoyo Logístico, como se llama su nombre, Director general Adjunto de Planificación y Apoyo Logístico en Renfe), es de que sí lo he nombrado yo, y lo he nombrado en tanto que es ingeniero de caminos y economista y persona muy conocedora de los términos ferroviarios, donde ha desarrollado toda su anterior actuación profesional, siempre en Renfe, y, desde luego, desde el momento en que ocupó el cargo, condición «sine qua nom» —la verdad es que él se anticipó a que yo le pusiese la condición—, es que tenía que dimitir del cargo que ocupaba dentro de UGT.

Está la pregunta de la nómina, que siento mucho que el señor Presidente haya sido riguroso, pero me hubiese gustado contestarla.

El tema autobuses de Galicia al centro, yo les puedo decir tajantemente que si eran piratas, los billetes no se despachaban en Renfe, en las taquillas de Renfe, ni en las agencias de Renfe. Si había piratas, esto es un tema que, desgraciadamente, todos conocemos que en el mundo del transporte y de la carretera en todas partes del mundo existen problemas de ilegalidad en muchos sentidos. Desde luego, desde hace poco, el señor Diputado ha dicho desde diciembre, creo que sí, no lo sé seguro, pero desde hace muy poco, y además se ha publicado en la Prensa anuncios, se ha establecido un sistema alternativo, éste sí de Renfe, y así los anuncios de Prensa vienen como Renfe, alternativo de autobuses para viajeros entre Galicia y Madrid, y estos billetes sí que se despachan en las taquillas de Renfe, y en la red de Renfe, entre otras cosas para que nadie nos lo piratee.

Respecto a la pregunta sobre trabajadores aprobados en el año 1982 y a primeros de 1983 y que no han ingresado, en efecto es una pregunta muy polémica, de una situación muy difícil y muy complicada.

En unos momentos determinados, por los motivos que fuesen, y no entro a juzgar, yo no juzgo jamás a una persona que ha ocupado un cargo si no he estado en el cargo al lado de él para saber cuáles eran las implicaciones y las circunstancias del hombre en aquellos momentos, por tanto es muy difícil poderlo juzgar, pero en los años 1981 y 1982 se hicieron unas convocatorias para ingreso de personal en Renfe, y después de hechas las convocatorias tuvieron lugar los exámenes, y unas determinadas personas aprobaron.

Ahora bien, con todos los estudios que hemos realizado durante el año 1983 hemos llegado a la conclusión de que no solamente no hacen falta más personas en Renfe, sino que sobran. Entonces, el plan que se ha establecido desde el año 1983, desde primeros de enero que ocupé la Presi-

dencia, era precisamente de reducción de personal, dirigido a lo que he dicho antes de administración de honrado comerciante de los bienes, en este caso públicos por no ser de accionistas privados. Es muy triste, comprendo, para las personas que en su momento aprobaron, que les entró una esperanza de entrar en una empresa de éstas que normalmente no quiebran y que normalmente es un empleo para toda la vida, que ahora se encuentran que no han entrado en Renfe. Esto no quiere decir que tarde o temprano acabarán entrando, porque, indiscutiblemente, en el momento en que haga falta personal en Renfe para sustituir bajas, no para ampliar plantillas, sino para sustituir bajas imprescindibles de sustituir, se echará mano, lógicamente, de estas personas que en su momento sufrieron el examen y aprobaron. Ahora, entradas masivas en Renfe creo que sería total y absolutamente antieconómico y seríamos todos los primeros en criticarlas si éstas se produjesen, porque entonces sí que la nómina se dispararía mucho más de lo que ha venido disparándose en estos últimos años, y que no puedo explicar porque no ha sido admitida la pregunta, y no sería lógicamente admitida tampoco la respuesta.

En cuanto a las horas extras, muchas veces estamos llegando a que no se admite personal, a pesar de estar aprobados, y hay muchas horas extras. Indiscutiblemente, en Renfe hay muchas horas extras si se mira como número absoluto; en Renfe, por su dimensión, todos los números absolutos son muy gordos; cuando se entra ya en el relativo, entonces tienes que adecuarlos a los macronúmeros que dentro de Renfe se manejan.

Las horas extraordinarias de Renfe han sufrido durante el año 1983 un fortísimo bajón, y está previsto seguir bajando en 1984. Ahora bien, en Renfe hay muchísimas horas extraordinarias, por el tipo de empresa que es, que es en todos los servicios de tráfico, en que es imposible absolutamente reducir las horas extras, a no ser que aumentes enormemente el déficit. Voy a poner un ejemplo: en una estación que haya dos tráficos separados diez horas entre sí, necesitas tenerla abierta por motivos de seguridad, y tiene que haber un jefe de estación; entonces, si son diez horas, o tienes un jefe de estación cobrando dos horas extras o tienes dos, que no cobran horas extras, pero cobran ocho y ocho, dieciséis normales, y dieciséis normales es mucho más caro que ocho normales más dos extras.

En cuanto al tema de tráfico de personal, que es mucho, Renfe tiene 10.000 personas, entre maquinistas y ayudantes, que están en los trenes y que tienen que cumplir unos horarios, lógicamente. Ahora bien, si queremos que cumplan su horario a rajatabla, sin un solo minuto de hora extra, el horario se cumple en el punto más impensado, y en este punto tan impensado, que puede ser cualquier pueblo perdido en la geografía española, si aquel señor tiene que bajarse porque ha cumplido su horario, tienes que tener otro que se suba. Aparte de eso, como el que se baja no está en su residencia, tiene que trasladarse a ella, y como el que se sube tampoco está en su residencia, tiene que trasladarse también. Todo esto, por toda la red nacional —entendiendo no sólo los trenes

de viajeros, sino todos los trenes de mercancías, porque, mientras no se demuestre lo contrario, todos los trenes llevan personal de Renfe, maquinistas y personal de seguridad—, crea un problema enormemente complicado que se resuelve a través de las técnicas de investigación operativa, como ustedes saben, y lo más rentable es acabar siempre teniendo alguna hora extra; lo que hay que procurar es que éstas sean el óptimo, es decir, las mínimas posibles. Pero hacer la numeración diciendo: tantas horas extras, divididas por ocho, son número de hombres/día que podríamos coger de la calle, este número no sale.

Muchas gracias. *(El señor Cascallana pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Cascallana pide la palabra, pero el tiempo se nos ha echado encima. Si pide alguna aclaración, que sea muy corta, por favor.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Cortísima, señor Presidente. Primero quiero agradecer la excepcional profesionalidad con que el Presidente se ha dirigido a la Sala...

El señor PRESIDENTE: Esto no corresponde a la pregunta.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Señor Presidente, permítanos que, desde nuestro Grupo, también emitamos alguna alabanza; que no nos digan que siempre estamos haciendo lo contrario.

Posiblemente, dos de mis preguntas pasaron desapercibidas, quizá porque no fueron hechas con la claridad suficiente; quizá me haya contestado el señor Presidente y yo no lo haya percibido, pero creo que cuando hablamos del tema de Ponferrada y de su excepcional importancia como nudo ferroviario de comunicación con Galicia, se hablaba de la necesidad de dos líneas de entrada y salida, y luego toqué también el tema de la posible supresión del ferrocarril que comunica Toral de los Vados con Villafranca del Bierzo, y tampoco creo haber oído ningún tipo de respuesta ni a esa pregunta ni a si Renfe ha estudiado algún tipo de soluciones alternativas para no dejar aislada a Villafranca del Bierzo de los nudos ferroviarios.

Gracias.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (Boixadó Malé): Con respecto a la pregunta sobre Ponferrada, la había considerado contestada cuando hablé de todo lo de dobles vías y sistemas de automatización de sistemas de tráfico, etcétera. Ahora, bien, la pregunta concreta de qué tenemos previsto en la estación de Ponferrada no me la sé en este momento ni, francamente, creo que debería sabérmela, pero sí se la contestaré por escrito, lógicamente, cuando usted me lo pida.

En cuanto al tema de Toral de los Vados y toda su importante historia y arte, mirado desde un punto de vista estrictamente económico se pueden tener poco en

cuenta estas cosas; este es un tema de rentabilidad social o política, como queramos llamarlo, en este caso artística y de la cultura. Nosotros tenemos previsto dar un cierto tráfico, pero, indiscutiblemente, mejorarlo y aumentarlo es muy difícil si no hay una justificación económica y, por tanto, de vil metal, no de arte, que lo justifique. Con esto, en el fondo, estoy contestando a una pregunta que había olvidado sobre si Renfe estaría dispuesta, en caso de que aumentase la demanda, a aumentar la oferta; creo que es obvio que todo buen administrador —y yo lo haré mal o bien pero pretendo ser buen administrador—, como haya aumento de la demanda, indiscutiblemente haría todo lo posible por aumentar la oferta.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señores Boixadó y Rodríguez Díaz, por estar aquí con nosotros. Como quiera que han sido ya contestadas las preguntas formuladas por los señores Diputados, esperamos tener la oportunidad en otra ocasión de tenerles de nuevo con nosotros, en ese caso para temas más globales y con más tiempo para poder conocer mejor la situación de Renfe y, por consiguiente, del transporte público.

Se levanta la sesión hasta las cuatro y media.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

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

COMPARECENCIA DE LOS ILUSTRÍSIMOS SEÑORES DIRECTORES GENERALES DE CARRETERAS, DE PUERTOS, DE OBRAS HIDRAULICAS Y DE SERVICIOS, DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO, PARA INFORMAR SOBRE LA POLITICA DE SUS RESPECTIVOS DEPARTAMENTOS Y SU ESPECIAL INCIDENCIA EN LA REGION GALLEGA (A SOLICITUD DEL GRUPO POPULAR)

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes, señorías. Vamos a empezar con la comparecencia de los ilustrísimos señores Director general de Carretas, don Enrique Balaguer; Director general de PuertoS, don Fernando Palau; Director general de Obras Hidráulicas, don José Miguel Hernández Vázquez, y Director general de Servicios, don Ramón Arias Alvarez de Luna.

Cada uno de estos Directores generales ha sido requerido a comparecer en esta Comisión para informar sobre la política de sus respectivos departamentos y su especial incidencia en la región gallega.

Por consiguiente, vamos a proceder, en cuanto a metodología, a que cada uno de los Directores generales, puesto que son departamentos distintos, haga su intervención, una breve intervención. Agradecería que esta intervención fuera breve por parte de los Directores generales, aunque, como es lógico, habrá cierta flexibilidad por parte de esta Presidencia. Luego vamos a abrir el turno de preguntas con el ruego de que, a ser posible, los señores

Diputados señalen con bastante precisión a cuál de los Directores generales van dirigidas las preguntas, si bien por la propia característica funcional de cada una de las Direcciones Generales parecerá lógico y evidente. Esta pretensión es, sobre todo, para evitar que se pregunten cuestiones globales que serían más propias del Ministro que no de los Directores generales. Ello es para evitar un poco una comparecencia que en este momento no es propia del trámite que nos ocupa.

Sin más preámbulos, señorías, vamos a empezar dando la palabra en este caso al Director general de Carreteras, por la sencilla razón de que éste es el primer nombre que figura en la solicitud del Grupo Popular que fue aprobada por esta Comisión.

Tiene la palabra el señor Balaguer.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Señor Presidente, muchas gracias. Señorías, el Ministro de Obras Públicas, en octubre del año pasado, hizo una presentación en esta misma Comisión del avance de Plan General de Carreteras al que se van a acomodar en sus líneas fundamentales las actuaciones en carreteras en los próximos años y en particular en el año 1984. En este avance del Plan ya se indicaba la red de carreteras que en aquel momento se creía que iba a quedar bajo la titularidad de la Administración Central del Estado.

El proceso de transferencia se ha desarrollado de esta manera: antes del año 82 se realizó la transferencia de carreteras al País Vasco y Cataluña; en 1982 se efectuaron transferencias en materia de carreteras a Galicia, y durante 1983 se han venido realizando los estudios para la transferencia de carreteras a las restantes Comunidades Autónomas, que, a nivel operativo, están prácticamente terminados, y están en los últimos trámites de preparación las disposiciones para poder hacer ya inmediata la transferencia en materia de carreteras. Pensamos que a finales del trimestre primero del año 84 quedará ultimada la transferencia en materia de carreteras.

Como consecuencia de esta transferencia, los 80.000 kilómetros de carreteras, que al iniciarse el proceso autonómico eran de titularidad del Estado, quedan divididos en dos grupos: uno de 20.000 kilómetros, de los cuales 2.000 son las autopistas, y otro de 60.000 kilómetros — doy cifras aproximadas — que se transfieren a las Comunidades Autónomas. El avance del Plan ha estado dirigido a definir las actuaciones en la red de titularidad del Estado. Realmente es sobre esa red sobre la que se ha hecho ese estudio o avance de Plan. En definitiva, el Plan y las actuaciones están dirigidos a resolver los principales problemas que presenta la red de carreteras. Existen unas infraestructuras de carreteras muy importantes en determinados corredores, donde la demanda de tráfico es fuerte. Estos corredores son los ocupados por algunas de las actuales autopistas, aunque, como es sabido, hay algunos tramos de autopistas en corredores de una demanda de tráfico no muy alta.

Para resolver los problemas de congestión y capacidad a larga distancia, así como para reequilibrar las grandes

infraestructuras dentro del plan de actuaciones del Ministerio de Obras Públicas, se ha previsto un programa de autovías de larga distancia que completará el programa de autopistas. Esto se extiende, en principio, sobre 2.300 kilómetros de carreteras e itinerarios importantes. A éstos hay que agregar desdoblamientos, que aparecen en un cuarto programa, que es el de accesos a zonas urbanas, en itinerarios que no han aparecido en este avance, como autovías en toda su longitud, pero que aparecen desdoblados. Si consideramos alguna de las carreteras con una demanda de tráfico importante no incluidas en el programa de autovías, puede comprobarse que hay desdoblamientos, sobre todo, en accesos a poblaciones.

Hay un segundo programa de acondicionamiento que trata de llevar otro número importante de kilómetros de la red, del orden de 7.000, a unas condiciones geométricas de carreteras modernas con plataformas 7,12, 7,10 y trazados en planta y en alzado modernos. Con esto se completarían las que tenemos modernizadas del Plan REDIA —5.000 kilómetros— que muy frecuentemente pasan a autovías, pero se modernizan los trazados, porque el criterio básico en autovías al desdoblarse ha sido utilizar en lo posible la carretera existente para uno de los dos sentidos de circulación, con objeto de que el coste kilométrico fuese inferior.

Hay un tercer programa, que es el de mejora de la plataforma y pavimentación, que está dirigido sobre 7.000 kilómetros de carreteras y cuya finalidad es fundamentalmente el dotar de anchos uniformes a la carretera, el restituir el firme y que, en definitiva, tengamos itinerarios con buenas condiciones estructurales y de plataforma de sección transversal. Esto no quiere decir que en este grupo de itinerarios con tráficos inferiores, dentro de la mejora de plataforma, no se haga ninguna actuación geométrica, pero las actuaciones geométricas de corrección de curvas, puntos peligrosos, etcétera, se reducen a aquellos puntos que son especialmente distintos de la generalidad del itinerario.

El cuarto programa es de accesos a poblaciones, cinturones en poblaciones y accesos a puertos y aeropuertos. El montante total de este programa, previsto para desarrollar en ocho años, es de setecientos treinta y tantos mil millones de pesetas, en pesetas de 1983, de los que corresponderían al programa de autovías doscientos treinta y tantos mil; al de acondicionamientos, 300.000 millones; al de reposición-conservación, 120.000 millones, y al programa urbano, 80.000 millones.

En Galicia, en particular, se han seguido los criterios generales que han ido definiendo las líneas maestras de todo el avance del Plan. En Galicia es sabido que hay unos planes ya procedentes de años anteriores, y en algunas ocasiones muy antiguos, como es la mejora de los tres accesos: acceso Norte, acceso Sur y acceso Centro a Galicia. En estos casos, las prioridades se han establecido considerando que el acceso Norte y el acceso Sur se deben llevar por delante del acceso Centro, pero los tres están considerados.

Hay otra actuación muy importante de comunicación

de Galicia con el resto de la Península, aparte de los tres accesos que he comentado, que serían desde la meseta, que es la comunicación Asturias-Galicia a través de la N-634, en la cual se está actuando ya de modo intenso en la parte oriental de Asturias —en este momento está adjudicado el puente de Los Santos en el río Eo y también las obras de La Caridad-Tapia-Vegadeo y, en definitiva, hay obras hasta el propio Vegadeo— y se venía actuando también en la N-634, en la provincia de Lugo, donde quedan actuaciones pendientes, pero que se han incluido en el Plan con objeto de ir completando totalmente la N-634.

Un tema importante en Galicia es la comunicación de la cornisa atlántica. En este momento se dispone de la N-550, en algunos tramos en muy malas condiciones, y de la autopista del Atlántico. Las actuaciones tanto a nivel de Plan como de la Dirección General de Carreteras han quedado muy condicionadas en cuanto a decisiones a tomar por el hecho de la situación de la sociedad concesionaria que, como SS. SS. conocen, ha quedado absorbida por el Estado, por la Administración central, y va a ser una de las sociedades que quedarán gestionadas a través también de la Empresa Nacional de Autopistas.

En esta autopista que inicialmente estaba prevista, Ferrol-La Coruña-Pontevedra-Vigo-frontera portuguesa, tenemos abiertos al tráfico el tramo La Coruña-Santiago y el tramo Pontevedra-Vigo y no se han abierto al tráfico —se prolongaron las fechas de apertura al tráfico a la sociedad concesionaria— los tramos Norte, Sur y el tramo central.

Las actuaciones de la Dirección General de Carreteras en el Plan en esta carretera han sido de acondicionamiento, sobre todo en el tramo central, y la actuación que está prevista en este momento es un estudio que se está realizando para ver cuál es la solución más adecuada, sobre todo en el tramo Santiago-Pontevedra, que está muy congestionado y que, por otro lado, tiene un índice de peligrosidad muy elevado.

La solución, en este momento, según los estudios realizados, muy posiblemente puede ser una carretera de nuevo trazado, doble sentido de circulación con carriles lentos, que funcionaría además de la actual Nacional 550, que se mejoraría, pero no autovía en el sentido de una carretera de dos carriles para un sentido y otra carretera de dos carriles para el otro, sino en primera fase acondicionamiento de la actual N-550. De hecho, el proyecto correspondiente a la provincia de La Coruña, desde Santiago hasta el límite, está ultimándose. En el estudio que se está realizando, una de las posibles soluciones es un nuevo trazado para otra vía paralela a la anterior. De todas formas, estos planes están sujetos a estudio y quedan condicionados a los resultados de este estudio.

En el programa del 84 están incluidos Santiago Norte-Santiago Sur y también la iniciación de la autovía desde Tuy a la frontera portuguesa, así como el puente internacional próximo al actual, 500 metros aguas abajo, que ha sido objeto recientemente de un acuerdo con el Gobierno portugués.

En los restantes itinerarios que hay en Galicia, titulari-

dad de la Administración Central del Estado, las actuaciones corresponden, bien al programa de acondicionamientos, o bien al programa de mejora de la plataforma y pavimentación.

Luego puedo contestar con más detalle a las preguntas que se formulen.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Enrique Balaguer.

Vamos a dar la palabra al Director general de Puertos y Costas, don Luis Fernando Palau.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palau Taboada): La Dirección General tiene dos grandes grupos de programas, uno dedicado al tema de puertos y otro dedicado al tema de costas, como el propio título de la Dirección General insinúa.

En el tema de puertos, la política general del Ministerio se centra preferentemente en el aspecto de la explotación más que en el tema de la inversión. Es decir, en estos momentos la situación general de los puertos españoles es que el tráfico portuario no crece y las necesidades globales de infraestructura son limitadas. Las necesidades se deducen más del crecimiento del tráfico, como hemos dicho, que de la conversión tecnológica del propio tráfico. Es decir, existe una conversión desde el punto de vista de la carga general, que se «conteneriza», o de ciertos graneles que requieren un tratamiento especializado y que, por tanto, exigen muelles de mayor calado; la propia tecnología naval exige determinadas adaptaciones técnicas.

Pero pensamos que el problema de los puertos debe centrarse básicamente en una mejora de la propia explotación de los puertos considerados como empresas de servicios y en una racionalización global del sistema portuario, tanto desde su aspecto organizativo y normativo como desde el punto de vista de la propia racionalización de las inversiones y de la agilidad del propio funcionamiento de las empresas portuarias consideradas como tales.

En este sentido, existe una serie de programas globales, como un programa de informatización global, la extensión de una contabilidad de costes, que está en marcha en la mayor parte de los puertos y que queremos llevar hasta sus últimos extremos de utilidad, y la elaboración de unos Presupuestos de gestión en la mayor parte de los puertos en vez de los Presupuestos de gastos que existen actualmente.

Estamos abordando un estudio de racionalización de las tarifas portuarias y se contempla, en combinación con el Ministerio de Trabajo, una normativa que reordene las operaciones de estiba portuaria, que constituyen, de alguna forma, un aspecto fundamental del funcionamiento de los puertos actualmente.

Se contempla igualmente una reorganización global del sistema portuario y una extensión del régimen de autonomías, entendido como autonomía de gestión, que de alguna forma facilitará el funcionamiento de los puertos como tales empresas de servicios.

Desde el punto de vista de las inversiones, está en fase avanzada de redacción un plan de inversiones, que se ha pretendido redactar con las técnicas más modernas de la planificación portuaria, como son modelos de simulación portuaria, etcétera. Confiamos poder utilizar este plan de inversiones, esta programación, para la elaboración del Presupuesto de 1985.

En el sentido normativo, en principio, todas estas actuaciones que se contemplan se pretenden desarrollar al nivel reglamentario, contemplando para el próximo año la reorganización global del sistema portuario y la ordenación general de la normativa en una nueva Ley de puertos que coordine la actual Ley de Puertos, la Ley de Régimen Financiero de las Juntas y la Ley de Juntas de Puertos y, sobre todo, autonomía.

En el tema de las costas —voy rápidamente porque el plazo de cinco minutos no da para mucho más— este Gobierno pretende retomar un tema que estaba, desde nuestro punto de vista, absolutamente abandonado, desarrollando un plan de costas que el Ministro de Obras Públicas tuvo oportunidad de presentar a la opinión pública hace unos meses. En este sentido, la idea es multiplicar las inversiones de una forma notable. El Presupuesto del año 1982 fue de 562 millones de pesetas a repartir entre 22 jefaturas de costas y 8.000 kilómetros de costas, y esa cifra es suficientemente expresiva de la absoluta inactividad en este sector. La idea es desarrollar unos Presupuestos crecientes, llegando a más de 5.000 millones en el año 1986, con lo cual pretendemos atender las necesidades urgentes de regresión de la costa en los tramos más necesitados.

En ese sentido y complementariamente es necesario abordar un programa de potenciación o de redotación de las Jefaturas de Costas, que estaban en situación —digamos— penosa de personal y de medios. Se ha creado un grupo de trabajo que, de alguna forma, reelabore la biblioteca de proyectos disponible para poder abordar estas inversiones, no solamente gastar, sino gastar bien y en lo que se debe, y se está abordando un desarrollo normativo que defienda el litoral de la agresión de uso a la que se ve sometido, es decir, no solamente está sometido a una agresión de parte del mar por problemas erosivos, sino que también está sometido a una presión del lado de tierra desde el punto de vista de la especulación, etcétera.

Es necesario abordar, dentro de nuestras competencias y en coordinación con el resto de los órganos de la Administración, tanto del Estado como local, una normativa, unas normas de uso que, de alguna forma, contribuyan a ordenar y proteger a este litoral.

Por último, complementariamente y para alimentar —digamos— tanto los programas de puertos como los de costas, se está abordando la elaboración de un banco de datos oceanográfico que permita tecnificar la redacción de los proyectos y proporcionar una información oceanográfica y climatológica, que es indispensable para el desarrollo técnico de estos proyectos.

Desde el punto de vista de la inversión gallega, las inversiones fundamentales previstas en el tema de puer-

tos se centran en el Puerto de Vigo, en el desarrollo del muelle de Guisar, que tiene prevista una anualidad para el año 1984 de 567 millones, la continuación también en el puerto de Marín del muelle comercial, con una anualidad prevista para el año 1984 de 160 millones y la adquisición de ocho grúas de pórtico en La Coruña para el muelle centenario, que tiene una anualidad prevista para este año de 149 millones. Existen, por supuesto, una serie de obras complementarias de pavimentaciones, ordenaciones, etcétera.

Desde el punto de vista de costas, las inversiones o las actuaciones fundamentales previstas se centran en la playa de Vivero, en la de Santa Cristina, en La Coruña, y en Orzán, así como en Bayona y paseos marítimos en Padrón y en Estaca de Vares. Estas son las actuaciones que, en principio, totalizan una inversión aproximada de 250 millones, a desarrollar durante el año 1984 en el ámbito de la región gallega.

Quizá durante las preguntas se podría aclarar cualquier duda en este sentido. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Luis Fernando Palau.

Vamos a dar la palabra al Director general de Obras Hidráulicas, don José Miguel Hernández Vázquez.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRÁULICAS (Hernández Vázquez): Señor Presidente, señorías, definir una nueva política hidráulica partiendo de dos supuestos previos que nos encontramos al llegar al Gobierno, que eran la inexistencia de una planificación a medio y largo plazo y, por otra parte, con la aparición del Estado de las Autonomías y las transferencias no iniciadas en materia de aguas, significaba afrontar un tema con una serie de limitaciones operativas a corto plazo, que lo hacían bastante difícil en cuanto al rigor de la planificación a corto que se podía hacer.

Por otra parte, precisamente las grandes infraestructuras hidráulicas y los grandes planes de regadío, por la inercia que tienen como grandes obras, implicaban también la necesidad de, con pequeñas correcciones, continuar en líneas generales la política que se venía siguiendo. Por todas estas razones, se ha tratado de definir unas líneas de política hidráulica a medio plazo basadas en las siguientes líneas generales.

Primero, dedicar el esfuerzo principal a corto a definir una serie de objetivos instrumentales, que precisamente nos sirvan para luego poder definir a largo plazo una política hidráulica. En este sentido, en política normativa fundamentalmente cabe destacar la redacción de un nuevo texto de Ley de Aguas, en el que se incluye una nueva organización institucional del agua, intentando hacer compatibles, con el máximo respeto tanto al Texto Constitucional como a los textos estatutarios, la organización institucional del agua en España hasta el momento.

En segundo lugar, profundizar y darle mayor agilidad a la redacción de los planes hidrológicos, con objeto de que en el año 1985 pueda estar redactado el plan hidroló-

gico nacional, a partir del cual, y con los nuevos textos legales, se podrá ya disponer de una base suficiente como para hacer una planificación a largo plazo, con un mayor rigor tanto a nivel nacional como a nivel cuenca y, por consiguiente, a nivel autonómico, puesto que, además, en esa redacción está previsto que participen conjuntamente tanto la Administración central como la Administración autonómica.

En tercer lugar, con objeto de enlazar el pasado con el futuro y poder hacer una programación a corto, pero ya dirigida, por lo menos de una manera tendencial, es decir, intentar cambiar aunque sea ligeramente el escenario tendencial en el que nos encontrábamos, se ha redactado un plan cuatrienal 83-86 al que ajustar fundamentalmente las inversiones en los tres grandes programas en que la Dirección General de Obras Hidráulicas tienen distribuidas éstas, que son: infraestructura hidráulica, es decir, fundamentalmente regulación, tanto en cuanto a aprovechamiento de aguas superficiales como captación de aguas subterráneas; un segundo programa, que es el programa de regadíos, y el tercer programa, que es abastecimiento y saneamiento. En el bien entendido de que los temas de encauzamientos y defensas, con la presupuestación por programas hasta ahora realizada, todo lo que se refiere a obras de defensa y encauzamientos en zonas urbanas, se incluye como infraestructura urbana, así como las obras de defensa y encauzamiento en zonas rurales van incluidas en los programas de regadío.

Dentro de estos objetivos generales que marca el plan cuatrienal en cuanto se refiere a infraestructura de recursos hidráulicos, dicho de una manera muy sintética, es obvio que los fundamentales eran incrementar la regulación, sobre todo con carácter general existente en todo el país, con especial dedicación a aquellas áreas geográficas en las que el nivel de regulación es menor en este momento, en función, naturalmente, tanto con respecto a la regulación natural de esos ríos como con respecto a los usos consuntivos del agua; incrementar el aprovechamiento de aguas subterráneas y procurar, sobre todo, una mayor coordinación en el aprovechamiento conjunto y en el estudio de alternativas de uso; intentar relanzar —cosa que ya se ha hecho en el año 1983— la aplicación de nuevas tecnologías para obtención y utilización de recursos.

Por último, dedicar una especial atención a la explotación de los recursos hidráulicos, por una serie de razones obvias. Primero, porque el número de aprovechamientos hoy construidos o en construcción es muy superior al que pueda restar por realizarse en España, y eso indica dos cosas, que hay que dedicar cada vez más atención a la explotación que a la construcción, aunque en términos económicos no sea así.

A título indicativo puedo decir que simplemente con el programa de mejoras de explotación —que incluye también como subprograma un subprograma de vigilancia y seguridad en las presas del Estado con una inversión del orden de los 12 ó 14.000 millones de pesetas—, puede obtenerse un incremento en el uso por la mejora de explotación de los recursos regulados del orden del 15 al 20

por ciento, casi similar al que en el propio programa cuatrienal se prevé con la construcción de nuevas obras de regulación, por un importe total próximo a los 70.000 millones de pesetas.

En cuanto a encauzamientos y defensas en zonas rurales, el criterio seguido ha sido revisar el inventario que anteriormente se llamaba de «puntos negros», e intentar reducir en este cuatrienio este número de «puntos negros», que aproximadamente está evaluado en estos momentos en unos 1.500, reducirlo en unos 500 puntos, es decir, unos 125 ó 150 anuales; reordenar el uso de cauces y riberas —para lo cual, evidentemente, una de las piezas básicas es precisamente la Ley de Aguas, puesto que tiene un carácter normativo que ya existe, pero que hoy es de muy difícil aplicación—, y, en tercer lugar, intentar la recuperación de cuencas hidrográficas mediante una adecuada política de repoblación forestal en colaboración con Icona.

Por parte de la Dirección General de Obras Hidráulicas se prevé en cualquier caso la repoblación de unas 15.000 hectáreas/año.

En el programa de regadíos, la política seguida ha sido fundamentalmente consolidar, acabar de poner en marcha los regadíos ya existentes, mejorar todos los tradicionales y aquellos que estaban en curso de ejecución, más que la de ampliación de nuevos regadíos, aun cuando, naturalmente, se contemple también esta segunda labor, en colaboración y coordinación con IRYDA, puesto que la mayor parte de la actuación del Ministerio de Obras Públicas, prácticamente el 95 por ciento en esta materia, es mediante planes coordinados con el Ministerio de Agricultura.

En cuanto se refiere a nuevos regadíos, implica actuar a un ritmo de 40.000 hectáreas/año en este cuatrienio, y en cuanto a mejoras, tanto de realización de obras complementarias como de otras cuestiones en las redes ya existentes, actuar sobre unas 30.000 hectáreas/año.

Dentro de este programa de regadíos, un aspecto cualitativo importante es todo lo que pueda conducir al resultado de reducción de consumos —para lo cual son fundamentales las actuaciones sobre las redes existentes, como he dicho en cuanto a mejora de la infraestructura creada—, la implantación de nuevos sistemas de riego, siempre que ello sea admisible, el aumento de dotación, que parece contradictorio con la proposición anterior, pero que realmente, con pequeños aumentos de dotación y nuevos sistemas de riego, se puede aumentar mucho la productividad, y, por consiguiente, hablamos en términos de rendimientos del agua aplicada a la tierra, y evidentemente introducir, iniciar una política de reutilización de aguas residuales de población, debidamente depuradas para su uso en riegos.

Por último, en infraestructura urbana, haciendo un análisis muy somero, puesto que todos estos temas tienen que ser tratados en los planes hidrológicos, tanto a nivel de cuenca como a nivel nacional con un objetivo del año 2000, analizando la evolución de la demanda previsible, aunque sea de una manera muy somera, se ha llegado a la conclusión de que se necesita un incremento,

desde luego muy localizado, no se puede hablar en términos genéricos —los datos que doy son medios y, por tanto, no demasiado significativos a efectos regionales o locales— del orden de 200 hectómetros cúbicos/año de regulación, sólo para abastecimientos, y actuar tanto en abastecimientos y saneamientos como en obras que impliquen el término que utilizamos como término equivalente, población equivalente, sobre un millón y medio de habitantes/año.

Para decírselo con una cifra un poco significativa, el dato estadístico promedio —que cuando luego comente ligeramente los datos de Galicia, en Galicia es bastante más caro por la dispersión de población, así como por otras razones—, en abastecimiento y saneamiento, la actuación del ciclo del agua completo desde la puesta en uso hasta su devolución al cauce en debidas condiciones, en este momento es del orden de las 30.000 pesetas por habitante.

Una segunda actuación que consideramos absolutamente clave y que es competencia de las Corporaciones locales, pero trataremos de auxiliar a las Corporaciones locales para cumplir este objetivo, que es la reducción de consumo mediante mejoras en las redes de distribución, que en algunos casos los porcentajes de pérdidas son realmente alarmantes, y como otra función primordial, la protección de la calidad de las aguas.

En cuanto se refiere a la aplicación de esta política, concretamente a Galicia, evidentemente tiene que ir sujeta a las peculiaridades del propio territorio gallego. En ese sentido es obvio que en cuanto se refiere a regulación superficial, es decir, a necesidades de agua en relación al consumo, si en España tenemos unos recursos naturales no regulados, sino naturales, del orden de unos 3.100 metros cúbicos habitante y año, en Galicia esa cifra ronda los 7.000 metros cúbicos habitante y año. La precipitación en Galicia es aproximadamente el 17,5 por ciento del total nacional, sobre un territorio que es equivalente simplemente al 5,8 de la superficie nacional. Esto implica también que, dado el régimen de lluvias, así como el consiguiente régimen de los ríos gallegos, la regulación natural que en España viene a equivaler por habitante y año a unos 1.300 metros cúbicos, en Galicia es próxima a los 2.000 metros cúbicos, lo cual significa, en términos definitivos, que con una regulación llamada humana, es decir, una regulación artificial pequeña, se consigue un porcentaje de regulación global, en relación al consumo, muy superior al resto del país.

Las cifras aproximadas son que los recursos superficiales disponibles son del orden de los 4.800 hectómetros cúbicos/año para unos usos consuntivos del orden de los 1.000 ó 1.100 hectómetros cúbicos/año.

Esta situación lo que evidentemente significa no es que haya que abandonar la regulación en Galicia, ni mucho menos, sino que ésta tiene que tener un carácter más específico, que como regulación general. Fundamentalmente, la actuación que se ha llevado en estos años ha sido el dedicarse a la construcción de pequeños embalses de regulación con fines básicamente de abastecimiento de población, con independencia de la política energéti-

ca, y del aprovechamiento hidroeléctrico, que en Galicia, como SS. SS. conocen, el máximo de capacidad de embalses supera los 3.000 hectómetros cúbicos.

Esta misma peculiaridad —llevada al término de los regadíos, unida a la experiencia habida en cuanto a que los regadíos que se han intentado, salvo el del valle de Lemos, y muy parcialmente, no han tenido éxito, y no existe realmente una demanda fuerte por parte de los usuarios— hace que la política de riegos en Galicia, que más o menos estaba prevista aplicar, y al decir más o menos estaba previsto es porque era un traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma y al quedar solamente en manos de la Administración central aquellas obras que sean consideradas de interés general, entiendo que en líneas generales también, y valga la redundancia, la mayor parte de las obras de riego tendrán que ser planificadas y programadas por la Comunidad Autónoma, por el Gobierno autónomo, pero en términos generales la política así prevista era el complementar lo que ya está hecho, es decir, intentar ir rematando los regadíos del valle de Lemos, intentar poner en producción, si ello es posible, los riegos del valle del Ulla y, en segundo lugar, procurar el fomento de pequeños regadíos sin regulación, o con una regulación muy corta, es decir, con una regulación de uno o dos meses, que es un uso muy compatible con uso de abastecimientos hidroeléctricos y, por tanto, poder aprovechar la capacidad de regulación existente en Galicia.

En cuanto a defensas y encauzamiento en Galicia, el problema siendo grave como en toda España, pero es bastante menor, precisamente porque dada la regularidad y los altos caudales de la red hidrográfica en Galicia, la población está mucho más acostumbrada, y aunque se den algunas zonas puntuales de acceso a los cauces de construcción, es mucho menor que en el resto del país, con lo cual, aunque vale la política general aplicable al resto de la nación, indiscutiblemente los problemas tienen un tratamiento bastante más específico, y hay que considerarlo más como actuaciones concretas.

En cuanto a abastecimientos y saneamientos, por el contrario, es la gran actuación que se ha planificado en este plan cuatrienal que se ha considerado en Galicia, para lo cual, con la máxima urgencia y celeridad, se ha hecho una especie de investigación de las necesidades mayores para completar el abastecimiento de poblaciones y para relanzar definitivamente un plan de saneamiento integral.

A nivel inversor, las cifras en el año 1983 con respecto al año 1982 y a años precedentes, pero sobre todo con respecto al año 1982, de la Dirección General de Obras Hidráulicas, han alcanzado una cifra próxima a los 2.800 millones de pesetas, lo que significa un incremento del 250 por ciento, aproximadamente, con relación a la misma inversión del año 1982, precisamente dedicado en un noventa y tantos por ciento a abastecimiento y saneamiento, con la puesta en marcha de algunas obras de gran magnitud, que no expongo a SS. SS. porque las conocen sobradamente.

En cuanto a lo que se refiere al año 1984, la situación

es que la previsión de inversión supera los 2.000 millones de pesetas. De acuerdo con ese inventario de necesidades, fundamentalmente en abastecimiento y saneamiento que habíamos realizado, la inversión que preveíamos realizar en el cuatrienio o quinquenio próximo, era exactamente de 14.230 millones de pesetas, lo que dada, si se consideraba a cinco años, una inversión equivalente a 2.800 millones, incluyendo en esta inversión la participación de los usuarios que, en general, en Galicia es bastante más baja que en el resto del país por las dificultades tanto de mancomunidad, de conseguir mancomunidades de municipios, dada la dispersión demográfica, como por la situación de las Haciendas locales, como por la disponibilidad de terrenos, dificultades todas ellas que realmente durante el año 1983, actuando con mayor agilidad, entiendo, que en años anteriores, puesto que se ha podido realizar una mayor inversión, de todas maneras es siempre bastante más compleja, equivale en inversión pública a una cifra del orden de los 2.200 millones en pesetas de 1984; es decir, muy próxima a la que se ha previsto ya para el año 1984.

Ahora bien, la programación de obras de 1984 ha sido ya realizada por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación Territorial de la Junta de Galicia, porque en el momento de discutir los Presupuestos de 1984 y ante el Comité de Inversiones Públicas se consideró ya como competencia asumida, con lo cual realmente el noventa y mucho por ciento de los Presupuestos de inversión en obras hidráulicas de 1984 para Galicia en este momento se encuentran ya los créditos presupuestarios en el Presupuesto de la propia Consejería y no en la Dirección General.

Como ustedes saben también, el Decreto de transferencias con el Gobierno autónomo está prácticamente ultimado, a falta de discusión de algunos detalles, sobre todo en materia de medios. Espero que el acuerdo sea muy próximo y, por consiguiente, en cuanto se refiere al año 1984, la programación que figura en Presupuestos ha sido realizada ya, como les digo, prácticamente por el Gobierno autónomo, aunque naturalmente basándose en nuestros datos, pero ya con un criterio aplicado, como le compete a ella.

El señor PRESIDENTE: Gracias, don José Miguel Hernández.

El señor PRESIDENTE: Vamos a conceder ahora la palabra al Director general de Servicios, don Ramón Arias Alvarez de Luna, que nos va a informar sobre las competencias que le corresponden.

El señor DIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Arias Alvarez de Luna): Gracias, señor Presidente, señorías, en el momento de recibir la citación para explicar la política de la Dirección General de Servicios, evidentemente se corre el riesgo de intentar hacer una especie de defensa de cuáles son las propias competencias en un área que es extraordinariamente delicada, como todas

aquellas en las cuales no existen competencias sectoriales, sino que se tiene una acción de un carácter horizontal. Por este motivo, en lugar de intentar sentar las bases de una política, que evidentemente exceden del campo de una sola Dirección General, casi parece más propio hacer algunas referencias de cuáles pueden ser las acciones lógicas donde se cristalice la actuación de una Dirección General de corte horizontal, como son las Direcciones Generales de Servicios que, por otro lado, al estar generalizadas en todos los Departamentos ministeriales, participan de un conjunto de acciones que son propias globalmente de la Administración. Todo aquello que es gestión, todo aquello que es propio de una distribución de medios, de una reordenación de recursos, de una readaptación de disponibilidades presupuestarias en función de necesidades, toda esta serie de acciones participan normalmente de una componente común que es la de incrementar siempre el resultado y, por consiguiente, optimizar y conseguir una mejor aplicación de lo que, en definitiva, se utiliza como campo propio de la gestión. En este sentido, el intentar buscar un equilibrio entre lo que es la petición y la protesta del gestor, que siempre se sentirá insatisfecho con los medios que se le ponen a su alcance, entre lo que es efectivamente la necesidad del mismo servicio y lo que suele ser también una disponibilidad escasa tradicionalmente, por mucho que sea el incremento presupuestario que se obtiene un año sobre otro, porque cuando se están atendiendo necesidades de contenido económico siempre resultan escasos los medios de los que se puede disponer para atender a las mismas, como digo, el intentar buscar un equilibrio entre estas tres fuentes de tensiones, casi casi se puede decir que podría ser el sentido de una política que no es política, de una política que es, básicamente, encontrar acciones para mejorar los recursos y para obtener unos mejores resultados cuando estos recursos se cristalizan en la acción sectorial vertical.

Para ir un poco a la síntesis de lo que es la actuación de la Dirección General de Servicios, se puede decir que, en definitiva, aquí concurre todo lo que es la infraestructura de medios, bien humanos, económicos o materiales con que se pueden realizar todas aquellas acciones que van a dar lugar en el Ministerio concreto nuestro, precisamente al desarrollo de la infraestructura. En este sentido, y por situar un poco el centro directivo en el que estamos en este momento a su frente, yo diría que la componente trascendente del mismo no es su inversión; en un Ministerio eminentemente inversor, nuestro crédito inversor es exclusivamente 50 millones de pesetas para atender pequeñas obras de mantenimiento y de acción sobre edificios a los cuales tengamos que atender por nuestros propios medios, cuando no llegue una dotación de la Dirección General de Arquitectura, y en este sentido lo que realmente mantiene la necesidad de una reordenación de servicios es todo el componente de medios materiales, económicos y humanos con que actualmente se cuenta.

En el área de personal, concurren personal laboral y personal funcionario, con un híbrido con una enorme

trascendencia, desde el punto de vista de la actuación del Ministerio, pero con unas dificultades en cuanto a su naturaleza jurídica, que es el Cuerpo de Camineros, y con una dimensión que supera en total el número de las 30.000 personas; 6.600 funcionarios; 15.400 laborales, aplicados dentro del convenio que se gestiona directamente en el Ministerio; 6.500 camineros, más otro colectivo que también tiene su influencia, que se ve por las normas que emanan del propio Ministerio de Obras Públicas, como es todo aquel contratado con cargo a los créditos de inversiones para acciones puntuales, y todo aquel contratado, administrativo y laboral, que termina de colaborar a las tareas propias del Departamento.

La primera tarea en el área de personal de este año ha sido la de conocer, habida cuenta de que junto a servicios perfectamente dotados en cuanto, incluso, a una mecanización muy avanzada, existían otros en los que la situación de partida era enormemente trágica, porque aún hoy, en algunos casos, todavía no hemos llegado a eliminar en algún servicio la necesidad de confeccionar las nóminas a mano. Entre la evolución de la elaboración de una nómina a mano, hasta una gestión de personal con ordenador, existe un campo de desarrollo tan amplio que cuanto más vayamos alcanzando el segundo, más habremos ido consiguiendo una mejor gestión o un mejor resultado en la gestión propia. En ese área de personal, en el campo laboral existía también un gran afinamiento en la definición de las posiciones. Había un comité intercentros y existen elecciones que han permitido obtener una representatividad de los distintos sectores.

En la esfera de la Administración no existía ningún componente que pudiese significar o que pudiese detentar una representatividad y constituimos en el interior del Departamento una mesa de negociación, que ha ido funcionando internamente en aquellos aspectos que ha podido tener un cierto protagonismo cuando no han sido dirigidos externamente, como suelen ser la mayor parte de las acciones en el tema de personal.

En el tema de recursos es importante terminar de hacer un inventario, habida cuenta que los recursos materiales están sin terminar de conocer, y evidentemente el planteamiento de distribución no puede llegar a ser perfecto si no se llegan a conocer los elementos necesarios que hay que distribuir. Nuestra idea es la de hacer un inventario y dedicar a este inventario y a esta gestión centralizada de bienes una parte importante del esfuerzo que se va a desarrollar en el año 1984.

Finalmente existe un tercer campo, que es el área económica, en donde el centro directivo tiene su presencia porque gestiona una importante parte de los conceptos presupuestarios, todos los de personal y todos los de distribución de gastos corrientes, es decir, todo lo que es el Capítulo I y II del Presupuesto, distribución que se hace, que se concierta y que se distribuye para que los distintos servicios puedan atender a las necesidades corrientes cuando reciben estos créditos.

En el campo de las intenciones cogen todas. Nosotros, como presentación de lo que hemos venido haciendo, tenemos la función de colaborar, evidentemente, con las

tareas propias de la Función pública, terminar de participar en las tareas de transferencias, aunque las transferencias estén circunscritas en el Departamento a una unidad concreta dentro de la Subsecretaría, que es quien lleva la gestión, y finalizar por una actuación de mecanización que permitirá conocer y distribuir ordenadamente los recursos humanos y materiales de que se dispone. Con estos criterios, con criterios que permitan objetivar, que permitan equilibrar y que permitan homogeneizar las distintas distribuciones de los recursos, es con lo que la Dirección General de Servicios está afrontando el desarrollo del año 1984, una vez que durante el año 1983 ha actuado básicamente para finalizar la etapa de información, que estaba bastante dispersa.

Yo creo que hacer unas precisiones de un tono menor puede ser excesivamente aburrido, y como los cinco minutos han concluido, yo no quiero abusar ni del tiempo ni de su paciencia. Si en el curso de las intervenciones de ustedes se me requiere, evidentemente estoy dispuesto tanto entonces como personalmente para darles cuantas colaboraciones o cuantas explicaciones o ampliaciones requieran. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Ramón Arias Alvarez de Luna. De todas formas, quisiera hacer una previa aclaración. Yo no había indicado ninguna limitación de tiempo, simplemente había rogado que no se extendieran ustedes demasiado, incluso había señalado el propósito de flexibilidad por parte de esta Presidencia. Pero, en fin, creo que el tiempo ha sido prudente. Vamos a iniciar ahora las preguntas, y ya tendríamos tiempo, en todo caso, de ampliar los comentarios.

Señor Sisó, tiene usted la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor SISO CRUELLAS: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, lo que quiero es agradecer la comparecencia de los señores Directores generales ante esta Comisión, así como sus exposiciones, aunque han sido breves, pero yo creo que suficientes para las preguntas que podamos a continuación formular.

Quisiera formular unas preguntas, en primer lugar, al señor Director general de Carreteras, en el siguiente sentido: El proceso autonómico de transferencias de carreteras se afirmó que iba a estar concluido el 1 de julio de 1983, después el 1 de enero de 1984, posteriormente el 1 de febrero de 1984 y, según mis noticias, incluso se obligó a las Comunidades Autónomas a tener los expedientes correspondientes listos para su aprobación por el Consejo de Ministros del día 8 de febrero, que fue ayer. Yo no sé si esta aprobación se produjo o no se produjo; supongo que el señor Director general ahora nos lo dirá. Sin embargo, ahora aparece una nueva dilación que nos puede llevar a las puertas del verano, porque él nos ha hablado del mes de marzo o el mes de mayo. ¿No piensa el Gobierno en plantear medidas contundentes para acortar este nuevo plazo de demora? Esta es la primera pregunta que quería formular.

¿Cuál es el motivo por el que en repetidas ocasiones se

ha negado a las Comunidades Autónomas la posibilidad de recibir transferencias por bloques, como pueden ser carreteras, créditos, maquinaria o los edificios por separado, lo que hubiera permitido la paulatina realización de una serie de obras en las carreteras que ya tenían asignadas?

Otra pregunta es: según el avance del plan de carreteras de interés general del Estado, el MOPU va a dedicar, en el año 1984, 55.000 millones para la red de 20.000 kilómetros aproximadamente —me parece que son 21.600— y esto va a suponer unos 2.750.000 pesetas por kilómetro. Esto yo creo que es una cifra aceptable incluso a niveles europeos. Ahora bien, para los entes autonómicos quedarán 39.000 millones a dedicar sobre 60.000 kilómetros, a razón de 650.000 pesetas kilómetro. ¿No le parece una desproporción excesiva y auténticamente poco solidaria?

El pasado 20 de octubre, cuando presentaba el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo ante esta Cámara el avance del plan de carreteras del MOPU, cuya redacción según parece continúa por parte de su Departamento, ¿no sería importante dar a conocer este plan a las Comunidades Autónomas tanto en su grado de avance como en sus sucesivos pasos, hasta llegar a su redacción final?

No sé si voy muy deprisa. Si quiere que vaya más despacio... o ¿prefiere el señor Director general contestar ahora y luego seguiré haciendo mis preguntas? De todas formas, quedan sólo una o dos.

El señor PRESIDENTE: Quiero indicar una cosa. El Director general no representa al Gobierno, es decir, no inculpe de responsabilidades del Gobierno al Director general.

El señor SISO CRUELLAS: Bueno, pero, de todas formas, él se dirigió al señor Director general de Carreteras. Lo que pasa es que la propuesta la debe de tener el Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Simplemente era una corrección de matiz sobre responsabilidad política, pero el señor Director general puede informar en lo que se refiere a su Departamento.

Por lo demás, en cuanto se refiere a contestaciones, deberemos seguir el mismo procedimiento que los demás, que cada uno de los Directores generales vaya tomando todas las notas de las preguntas y, cuando hayan intervenido todos los Grupos Parlamentarios, podrá contestar.

El señor SISO CRUELLAS: La quinta pregunta sería: en el caso de que la demora de las transferencias de que antes se ha hablado se haga efectiva, también se retrasará la entrega de los 39.000 millones para carreteras según están presentadas para los entes autonómicos. Se puede dar así una curiosa paradoja, que las Comunidades Autónomas no realizarán obras en sus carreteras porque ni legalmente son suyas ni se les han transferido los

medios necesarios para ello; mientras tanto, el MOPU, legalmente propietario de estas vías, hasta tanto no las transfiera puede mantener una postura de inactividad, que al parecer es lo que está ocurriendo. Como son carreteras que se van a transferir. De cumplirse esta paradoja, ¿no podría darse el caso de que durante la mitad de este año no se actuase sobre las carreteras a transferir y que además una parte de los créditos asignados a ellas puedan quedar sin gastar a final de año, como es lógico? Porque si quedan sólo seis meses para poder licitar todas estas obras, nos podemos encontrar con el problema de que no puedan ser hechas las obras que son necesarias y que están presupuestadas para este año.

Como última pregunta es si no se ha considerado la posibilidad de llevar a cabo una transferencia provisional de funcionarios de las Comunidades Autónomas, aun cuando su dependencia laboral siga siendo del MOPU, para que incida así su labor en los mismos organismos a los que dentro de pocos meses pertenecerán. Esto se ha tratado ya y se ha medio pactado y ahora nos lo explicará el Director general.

Respecto a las dos últimas preguntas tengo noticias de que el 1 de febrero se celebró una reunión entre el señor Director general de Carreteras y los representantes de los entes autonómicos y se acordó dirigir una circular a las Jefaturas de Carreteras del MOPU según la cual se daba orden a éstas de iniciar con cargo a los 39.000 millones, antes apuntados, obras sobre las carreteras a transferir, de acuerdo con los criterios de prioridad que dictasen los propios entes autonómicos que serán sus propietarios. Obviamente, estas matizaciones dependen del grado de cumplimiento efectivo que se dé a esta circular que, por otra parte, no sabemos si realmente se ha cursado. Si se cursa, resolverá los problemas que se han planteado, pero si no se cursa, puede ocurrir todo lo que antes he indicado. A este respecto quisiera unas respuestas por parte del Director general.

¿Sigo haciendo las preguntas a los Directores generales o vamos Director por Director?

El señor PRESIDENTE: Haga las preguntas a todos y cada uno de los Directores generales que intervienen, puesto que su Grupo pidió la comparecencia de todos ellos en un solo acto.

Agradecería brevedad, porque si no las preguntas de su Grupo van a durar más que las intervenciones de los Directores generales.

El señor SISO CRUELLAS: Al Director general de Obras Hidráulicas le quisiera preguntar cuáles son las verdaderas razones por las que está tardando tanto el Gobierno en remitir a esta Cámara el proyecto de Ley de aguas. Los problemas ¿son de tipo técnico, económico, jurídico o simplemente se trata de que tiene mucha contestación por parte de los distintos sectores afectados?

De la exposición que usted ha hecho he deducido que parece que los riesgos son los castigados de esta nueva remodelación de Presupuestos. Me ha parecido que se hablaba de una expansión y, ahora, ésta quizá, no se

produzca como consecuencia de tener que atender otras obras urgentes. Se lo digo porque como aragonés estoy muy preocupado con la cuestión de los riegos.

Tenía unas preguntas para el señor Director general de Servicios pero según ha ido el debate esta mañana, quizá las preguntas se saldrían del tema que tendríamos que tratar, por lo que las retiro y cedo la palabra a mi compañero de Grupo.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Romay.

El señor ROMAY BECCARIA: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, también a los Directores generales que amablemente comparecen esta tarde ante nosotros.

Señor Director general de Carreteras, yo estoy seguro de que usted está tan preocupado como nosotros por los problemas de conservación de nuestras carreteras. Creo que es un problema general y, desde luego, en Galicia lo padecemos, no sé si con mayor o menor gravedad que en otras regiones, pero lo padecemos; quizá las condiciones climatológicas que se dan allí hagan más difícil la conservación de las mismas, pero nos preocupa mucho este tema.

Creemos que hay un patrimonio importantísimo en carreteras que es inexcusable cuidar. Nos gustaría saber qué previsiones tiene su Dirección General en este campo y específicamente en orden a la conservación de las carreteras de competencia estatal en Galicia.

En relación con los accesos a Galicia agradezco las informaciones que se nos han dado. Sabe el señor Director general que ésa es una preocupación, desgraciadamente, muy antigua. Ese acceso norte sigue sin terminarse; esas cifras que aparecen en los Presupuestos nos parecen realmente insignificantes para la urgencia y necesidad de ese tramo Los Nogales-Becerreá. El año pasado se iba a acometer esta obra, según manifestaciones que el propio Director general hizo en nombre de su Ministro al Presidente de la Xunta de Galicia; no se empezaron el año pasado y este año se consignan 50 millones de pesetas.

En el tramo Monforte-Orense sabe el Director general que hay problemas. En el tramo Penalva-Canaval se ha puesto una capa de rodadura de cinco centímetros que nos hace temer que eso pueda tener una duración muy precaria y querríamos saber si se puede concretar un poco más en relación con estos problemas.

Un tercer tema de preocupación que ya se ha mencionado aquí es el tramo de Santiago-Pontevedra. Yo no soy un técnico en la materia. No sé si la solución es la de arreglar la carretera o hacer otra, que no sea autopista o ninguna de las dos; no sé si realmente esto es un ensayo que se hace por primera vez o si este tipo de soluciones tiene precedentes. Allí nos quedaríamos mucho más tranquilos si de verdad se hace una buena autopista, se continúa la que estaba prevista y se termina el tramo Santiago-Pontevedra que tiene índices de tráfico, como

usted sabe, superiores a los de algunas autopistas y que, además, juega un papel esencial en la vertebración de las comunicaciones gallegas, con las dos únicas comarcas que allí tienen un cierto «tirón» industrial, que son la de Vigo y La Coruña—El Ferrol. Para Galicia es fundamental —como sin duda el Director general sabe y comparte mi preocupación— que se termine esta comunicación que no es sólo Santiago—Pontevedra, sino que es toda la comunicación vertical de Galicia que es fundamental para su desarrollo económico.

Tenemos la impresión de que en el avance del Plan General de Carreteras 1984—1991, con 730.000 millones de pesetas, el trato que se da a Galicia es desfavorable. Me gustaría conocer los porcentajes de inversión previstos en relación con el resto del país, porque allí las auto-vías no se hacen y las que se hacen no llegan tampoco a Galicia, todas se quedan bastante distantes, con lo cual nuestros viejos problemas de aislamiento y dificultad de comunicación con el resto de España, consecuencia de secuelas históricas que hacen que Galicia sea una región con un crédito fiscal histórico frente al resto del país, van a seguir sin resolverse y se va a perder otra oportunidad más de resolverlos definitivamente.

Querría saber también qué provisiones hay para la determinación definitiva del coste efectivo de los servicios transferidos por parte de su Dirección General a la Junta de Galicia, porque creo que hay dificultades para concluirlos en condiciones análogas a las de otras Comunidades Autónomas.

Señor Director general de Puertos, a nosotros nos gustaría saber qué inversiones tiene previstas su Dirección General en las costas gallegas. Tenemos que insistir también en que, desde nuestro punto de vista, sería muy interesante para los intereses generales y también para los de la Comunidad Autónoma, la desclasificación del puerto de Villagarcía. Usted conoce este problema. Sabe que hay allí un largo contencioso. Este puerto se clasificó de «interés general» y nosotros creemos que esa clasificación no está justificada; hay un servicio ferroviario de Renfe con ese puerto que está desde hace años inutilizado; las autoridades locales y las instituciones que representan otro tipo de intereses, como puede ser la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Villagarcía y su comarca, el Ayuntamiento de allí reivindican esta desclasificación del puerto, porque, como usted sabe, su ampliación natural debe hacerse fuera de sus límites actuales, en coordinación normal con otros puertos que ya están transferidos a la Comunidad Autónoma. El Parlamento gallego lo ha pedido así con todos los votos a favor y la sola abstención del Grupo Socialista. Creo, realmente, que la solución de este problema contribuiría a resolver un ya largo contencioso.

La presencia de vocales de la Xunta en las Juntas de Obras del Puerto de interés general es también una antigua reivindicación de aquella Comunidad Autónoma. Creo que se ha hecho ya en alguna otra Comunidad como, por ejemplo, la asturiana, y querría saber si es previsible que en el plazo de tiempo relativamente corto este problema también se pueda resolver.

Señor Director general de Obras Hidráulicas —y voy a tratar de ser muy breve, señor Presidente—, creo que hay problemas con la transferencia en materia de abastecimiento. Creo que, efectivamente, los problemas están en los medios. Los datos que tengo son que, para la gestión de unos 2.000 millones de pesetas, se ofrecen del capítulo 1 y 2, 9,3 millones de pesetas y que hay 60 personas en la Confederación y 17 en la Comisaría de Aguas que realmente están haciendo funciones que se van a transferir a la «Xunta»; sin embargo, no se transfieren estas personas y como toda oferta tenemos siete vacantes. La verdad es que estas transferencias de vacantes o de funcionarios expedientados o que no están desempeñando el servicio o de algunos que estaban en sanatorios psiquiátricos, creí que pertenecían a la prehistoria de este tema y que ahora las cosas se iban a hacer mejor. Esto de que por toda oferta tengamos la de las siete vacantes espero que sea una mala información, porque sería muy de lamentar.

Querría saber si en los trabajos que se están haciendo sobre la Ley de Aguas se tienen en cuenta las competencias que las Comunidades Autónomas han asumido en esta materia como consecuencia de lo dispuesto en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía.

Por último, al Director General de Servicios querría preguntarle —no sé si depende de él este tema o depende de las Direcciones generales sectoriales— sobre algunas cosas extrañas que pasan por allí, como, por ejemplo, que en Pontevedra hay un edificio de la Junta de Obras del Puerto y otro edificio de la Jefatura de Carreteras, los dos edificios tienen, aproximadamente, 700 metros cuadrados, y lo que le corresponde a la Xunta son 700 metros cuadrados en el conjunto de estas dos actividades, según los términos más o menos convenidos. Pues, en vez de decir que un edificio de 700 metros cuadrados es para una entidad y otro de 700 metros cuadrados es para la otra, parece que la solución que se elige es que en los dos estén servicios de la Comunidad y servicios del Estado. Creo que éste es un problema pequeño que, con un poco de buena voluntad por las dos partes, se podría resolver a satisfacción de todos y dentro de la mayor armonía, pero sin necesidad de crear a los ciudadanos la complejidad de tener los servicios mezclados.

En relación con temas de transferencias de personal —que no sé si son de la Dirección General de Servicios o no— saben ustedes que en las Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana, cuya transferencia es de octubre del 83, hay una serie de vacantes en las Secretarías de Orense, Pontevedra y Lugo que no acaban de cubrirse. La Xunta lo ha pedido en el mes de octubre del 83 y, a pesar de que lo ha reiterado varias veces, no se acaba de resolver el problema de la provisión de estas vacantes ni se da ninguna fórmula alternativa, con lo cual se resiente el funcionamiento de estas instituciones.

Por último, haría una pregunta sobre si se nos puede decir cuánto personal, sobre todo de los servicios centrales del Ministerio, tiene el Ministerio ahora, y cuánto personal va a tener en cuanto se culmine el proceso de transferencias, y —si tiene el dato— cuál es el importe de los créditos del Ministerio antes de las transferencias

y después de las mismas. Creo que eso nos puede ir dando una idea del redimensionamiento que tienen que tener estas instituciones centrales para adaptarlas al proceso autonómico.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Romay.

El señor Cascallana tiene la palabra, en nombre de su Grupo.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Gracias, señor Presidente. Haciendo honor al ruego de la Presidencia, voy a renunciar a hacer una serie de preguntas, otras van a ser puntuales dirigidas exclusivamente al Director general de Carreteras —dos o tres— y un par más de ellas al Director general de Obras Hidráulicas.

La simple contemplación del mapa de carreteras integrantes en la red de interés general, que en su día nos entregó el señor Ministro, nos permite observar un vacío importante entre Galicia, Asturias y León. (*Risas.*) Da la casualidad de que hay una zona de la provincia de León, hermosa y extraordinaria, conocida por muchos Diputados, que es el nudo de entronque con Galicia y Asturias. Pero aun en el supuesto de que esto no fuera así, las intervenciones de este Diputado tienen relación con problemas específicos que son competencia de los Directores generales que aquí se encuentran.

El señor PRESIDENTE: Tiene usted derecho a hacerlo.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Gracias, señor Presidente. Es que las sonrisas de los Diputados de su Grupo me hacían tener la impresión de que ocurría algo distinto a lo normal.

La propuesta que cubriría ese vacío, señor Director general, está plenamente justificada por su total coincidencia con los objetivos señalados en el avance de ese mismo Plan General de Carreteras para el período 84-91. La carretera cuyo condicionamiento se propone incluir en el Plan soporta ya, de hecho, un denso tráfico de todo tipo, y principalmente pesado, entre las cuencas mineras de Ponferrada y Villablino para dar servicio a las centrales térmicas de Compostilla y Anllaves, consumidoras de millones de toneladas de carbón anualmente.

Con todo, es más importante su acondicionamiento no sólo por esa circunstancia, sino por el hecho de que se acortaría en el orden de 50 kilómetros la distancia entre Asturias, Galicia sur o Portugal. La economía en tiempo —casi dos horas— y en dinero —casi 7.000 pesetas en cada viaje de ida y vuelta entre Asturias y Galicia para los vehículos pesados sobre todo— tiene una importancia a nuestro entender digna de ser tenida en cuenta con urgencia. La circunstancia últimamente señalada hace que, aun tratándose de un tramo de carretera que discurre por tierras leonesas, al dar servicios importantes a las Comunidades Autónomas de Asturias y Galicia, hace que su ejecución deba ser contemplada dentro de la red de interés general. Es de resaltar que no se trata de una nueva carretera, sino del acondicionamiento de la ya existente en unas condiciones realmente deleznales, y

que contribuye a homogeneizar la malla entre las distintas Comunidades del territorio nacional. Elimina en parte la concentración radial de León capital al ser desviado una parte importante del tráfico de Asturias y de Galicia. Incrementaría notablemente la seguridad vial, no sólo en el tramo Ponferrada-Villablino, actualmente muy peligroso, sino también en la carretera León-Astorga-Ponferrada y Galicia, aligerado por el tráfico desviado que, a su vez, evitaría el paso de un puerto difícil como es el de Manzanal.

En resumen, entiende este Diputado y entiende nuestro Grupo Parlamentario que se contribuiría muy eficazmente a la fluidez de las comunicaciones y proporcionaría seguridad y economía al transporte en forma importante con el simple acondicionamiento de 110 kilómetros de carreteras que hacen, al parecer, aconsejable su inclusión urgente en el Plan como tramo de acondicionamiento de trazado, de forma que pase a integrarse en la red de interés general.

Por eso la pregunta específica y concreta que hace este Diputado es, ¿qué posibilidades, y si ellas han sido analizadas por esa Dirección General, existen de incluir este importante tramo de la carretera Galicia-Ponferrada-Villablino-Campomanes en el Plan General de Carreteras? Tengo a disposición del Director general —y se lo entregaré con mucho gusto— un mapa en donde está señalado precisamente ese tramo. Y se ve con claridad cuáles serían las circunstancias óptimas que aconsejan su inclusión en el Plan General.

En relación con la importantísima vía de acceso a Galicia por la provincia de Orense, quisiera que el Director General de Carreteras nos contestara sobre cuál es el estado real actual de las obras de ese nuevo acceso Madrid-Ponferrada-Orense, cuándo se prevé su final y, sobre todo, si la eternización de ese túnel —caído reiteradas veces y culpable, según parece, de los tremendos retrasos que ha sufrido la construcción de esa autovía de comunicación de la provincia de Orense, produciendo riesgos innecesarios— se ha resuelto de forma definitiva por los técnicos correspondientes.

En cuanto a mis preguntas al Director general de Obras Hidráulicas, tienen relación con una pregunta por escrito dirigida hacer un par de meses por este Diputado y cuya contestación, por parte no sé si de la Dirección General o de la autoridad correspondiente, no ha sido totalmente satisfactoria, quizá porque en ese momento estaban estudiándose determinados problemas y no se podía contestar de otra forma.

El señor PRESIDENTE: Lo siento, señor Cascallana. Si hubo respuesta, éste no es motivo de debate sobre su disconformidad referente a una respuesta anterior. Usted puede formular las preguntas que quiera, como usted sabe, relativas a la política general, pero lo que le agradecería es que no abriera debate sobre una respuesta que usted considera insatisfactoria.

El señor CASCALLANA CANONIGA: Señor Presidente, tenía simplemente el fin histórico de centrar el problema

y hacer a continuación la pregunta. Entiendo, por tanto, que no era mi intención abrir el debate.

Se trata del aprovechamiento integral de los afluentes al Sil de la comarca de El Bierzo, que tienen una relación directa con la comarca gallega de Valdeorras y de esta propia comarca leonesa. Como el Director general conoce suficientemente, esta zona que, con los ríos Cuá, Ancares, Burbia y Cabrera, afluentes todos al río Sil, tiene unas posibilidades excepcionales de aprovechamiento hidráulico y aprovechamiento integral. Quisiera saber este Diputado en qué situación se encuentran los proyectos de aprovechamiento integral de estos afluentes del Sil y si se ha presionado a la empresa concesionaria para la puesta al día de los proyectos, ya obsoletos, de aprovechamiento de los citados ríos. Y, si no se ha realizado esa oportuna presión, si existe la voluntad política de hacerlo con urgencia.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Es una sola pregunta, para no entretener más, agradeciendo a los Directores generales su comparecencia.

Yo tengo que dar las gracias al Director general de Carreteras, puesto que durante su mandato los gallegos usuarios de la Nacional VI nos hemos podido comer el pastel de la terminación de las obras de Piedrafita. Y me gustaría preguntarle cuándo van a poner la guinda de ese pastel y si va a ser verde o roja. No es peyorativo, en absoluto. La verde podría ser esperanza y la roja realización. La guinda se llama al tramo Becerreá-Los Nogales. Es un tramo, el único que queda en ese pastel hermoso que ha resultado —porque tengo que reconocer que la obra es una gran obra—, que supone un punto conflictivo y hasta entiendo que con posibilidad de accidentes.

Decía lo de la guinda porque, haciéndome eco del sentir de los pueblos de la zona, muchos de sus habitantes y de los municipios correspondientes están pensando, unos, en la solución túnel y, otros, en solución alternativa. No tengo idea de cómo está el tema en la Dirección General de Carreteras. Si me gustaría conocerlo, porque realmente es un tramo muy corto y, me atrevería a decir, en determinadas épocas del año, acortaría muy sensiblemente la ya larga distancia entre Madrid y La Coruña por carretera.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Fernández Inganzo.

El señor FERNANDEZ INGANZO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, a los señores Directores generales por la información que nos han dado y por su presencia aquí.

Trataré de que no se confirme la impresión, muy extendida en algunos sectores del país, de que aquí, en las

Cortes, nos pasamos la vida hablando demasiado; tampoco quiero abusar de la paciencia de mis compañeros de Comisión, puesta muy a prueba durante estos tres días.

Por tanto, voy a ser muy breve, aunque, naturalmente, los temas que giran en torno a las comparecencias son muy sugestivos y particularmente para una región como la asturiana, en donde las comunicaciones significan, de manera tradicional, un dogal tremendo que ha determinado y que está determinando la situación económica a que esta región, de tan elevado potencial económico, está llegando en este momento.

Este Diputado ha llamado la atención en repetidas ocasiones en esta Cámara, ya en otras legislaturas incluso y a sucesivos señores Ministros de Obras Públicas, acerca de lo que él consideraba defectos de forma y de fondo fundamentales en la iniciación, en la concesión, en el desarrollo de la autopista del Huerna, fundamentalmente para romper ese dogal que yo había mencionado.

Los hechos explicados en múltiples interpellaciones, en múltiples mociones y preguntas se han confirmado plenamente en el sentido de que se tenía que haber terminado en 1969 y la miniautopista se terminó hace unos días; concretamente se inauguró hace seis meses. Tenía que costar 12.000 millones de pesetas y costó 65.000 millones. Denunciamos que no podía subsistir y el Estado tuvo que hacerse cargo de ella, porque no podía ser de otra forma. En una de las últimas interpellaciones que este Diputado ha planteado en esta Cámara, se señalaba cómo se habían producido ciertas fisuras en el trayecto, que, a juicio de algunos técnicos, no habían sido cubiertas de manera suficiente y que, necesariamente, iban a reproducirse en un futuro inmediato. Hace seis meses, como digo, se inauguró esa autopista, casi clandestinamente, porque no nos enteramos la mayor parte de los asturianos, pero se inauguró, y allí se alabó la gran capacidad técnica, el gran nivel, etcétera. La obra era tremendamente audaz y había que felicitar a todo el mundo y, como dijeron los propios compañeros de Prensa, no hacía falta auditoría alguna, porque todo estaba claro. No han pasado seis meses y los hechos han demostrado que esas manifestaciones eran excesivamente optimistas. Han aparecido recientemente en once tramos del trayecto grandes fisuras, socavones, y se han producido desprendimientos serios de tierra. A lo mejor, es lógico que esto se produzca. Ahora bien, si es lógico, ante la reacción natural que se ha producido en Asturias, ante la indignación contra la constructora, que puede ser que no tenga la culpa, yo creo que se deben explicar las causas, no por lo que signifiquen en sí, sino por la inquietud que producen. Si no son lógicas, si no es normal que a los seis meses se produzca esto en una autopista de tan alto coste para el país —será pagado por todos los españoles—, debe, yo creo, o hacerse una auditoría o pedir responsabilidades.

¿Piensa hacerse? ¿Son lógicas las averías que se han producido? Si es así, no hay nada que decir. Si no es lógico, yo creo que debe hacerse algo. ¿Qué piensa hacer el Ministerio de Obras Públicas?

Por otra parte, en cuanto al traspaso de los kilómetros de carretera que se han señalado aquí, quisiera saber los que se han traspasado a la Comunidad asturiana a primeros del mes en curso, como está asignado, y si, a la hora de la distribución de la asignación por kilómetro, se tiene en cuenta de manera suficiente que un kilómetro de carretera en el norte no cuesta exactamente lo mismo que el de una carretera en Castilla o en otro lugar. Deseo saber si se tiene esto en cuenta.

Por último, para ser consecuente con lo que dije inicialmente, quisiera decir al señor Director General de Puertos lo siguiente. El puerto del Musel es una de las muy pocas esperanzas que nosotros tenemos en Asturias, no sólo de cara a la incidencia de la reactivación económica de nuestra región sino para poder romper ese dogal que nos cierra el paso hacia el exterior, ya que la orografía asturiana —y de eso no tiene la culpa nadie— es un impedimento serio.

En este puerto somos conscientes de que se han hecho grandes inversiones, que nosotros creemos que están tremendamente infravaloradas. Como consecuencia de la propia situación económica y la recesión que ha sufrido Ensidesa, que era el fundamental cliente, en estos dos últimos años hemos bajado del orden del 18 por ciento en cuanto a la utilización del puerto. Quisiera preguntar ¿qué perspectivas de revalorizar su papel, no sólo al servicio de la economía regional, sino de la nacional, ve la Dirección General y cómo definir su papel como terminal marítima nacional?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

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

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, dar la bienvenida y las gracias a los cuatro Directores generales por su presencia y por su información y hacer unos breves planteamientos referidos, en primer lugar, a la Dirección General de Carreteras y, después, a la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Efectivamente, hace poco hemos tenido ocasión de preguntar al señor Ministro sobre el Plan de Carreteras; por tanto, pensamos que esta Cámara ha tenido fácil acceso a la información a este respecto.

En esos momentos nuestro Grupo Parlamentario planteó ya su apoyo a la opción autovías frente a la opción autopistas, de iniciativa privada, que ha supuesto un relativo fracaso; fracaso confirmado por la actuación reciente de nuestro Gobierno, que ha tenido que avalar determinados endeudamientos o que se ha tenido que hacer cargo de empresas en situación claramente deficitaria.

Quisiera preguntarle al señor Director general cuál es en la actualidad el estado de los proyectos de las autovías que entran en la primera fase y, en particular, me gustaría que me dijera si hay ya un proyecto definido

para la solución de la autovía de la Nacional II en los desfiladeros del Jalón, en la provincia de Soria, y si se va a mantener el actual trazado o se piensa hacer uno nuevo.

Pido excusas a la Comisión por lo particular de esta pregunta, aunque me da la impresión de que no es nuestro Grupo Parlamentario el que más excusas debería pedir por el particularismo de sus planteamientos.

Pasaría a hacer ahora algún planteamiento respecto de la Dirección General de Obras Hidráulicas. En estos momentos, la situación de sequía hace que el valor del agua sea cada vez mayor y adquiera cada vez más importancia. Por tanto, no hay duda ninguna de que por parte de nuestro Grupo se vería con agrado que el Gobierno enviara a las Cortes lo antes posible la anunciada Ley de Aguas, que suponga una reforma del carácter público del agua, que globalice o generalice el carácter público del agua y que resuelva el espinoso tema, que se ha puesto hoy de manifiesto en algunas intervenciones, de la gestión del agua, que nosotros pensamos que debería ser lo más eficaz posible y que, por tanto, debería contemplar la cuenca como unidad más adecuada de gestión.

También queremos mostrar impaciencia, pero yo diría que es una impaciencia que ha durado muchos años. Ha habido muchos Gobiernos en este país que no han sido capaces de traer al Parlamento la Ley de Aguas —Ley de Aguas que tiene más de cien años de vigencia— y, por tanto, nuestra impaciencia está también en relación con la importancia de que la nueva Ley de Aguas afronte eficazmente todos los problemas del agua en nuestro país.

Le preguntaría al señor Director general si la elaboración de los planes hidrológicos se plantea después de la Ley o si se piensa que se puede anticipar a la aprobación de la misma.

Suponemos que en cuanto a esta Ley y a los planteamientos de política hidráulica de la Dirección General se tiene un decidido impulso respecto a la regulación de los ríos, porque en estos momentos la regulación supone el almacenamiento de un bien escaso, que es el agua, la posibilidad de regar y la posibilidad de producir energía hidráulica. Todos estos objetivos, en la coyuntura histórica de nuestro país, vienen acentuados. Yo le preguntaría hasta qué punto esa voluntad de regulación se ha notado en los proyectos y si se puede cuantificar económicamente. ¿Se está haciendo un mayor esfuerzo de regulación? ¿La resistencia social a los esfuerzos de regulación y a la construcción de embalses ha disminuido? Porque pienso que en estos momentos la opinión pública es consciente de que cada vez el agua es un bien más escaso y más caro.

También querría preguntarle cuáles son los criterios fundamentales que manejan la Dirección General y el Ministerio sobre financiación del saneamiento de las aguas. ¿Son criterios que se basan en que quien contamine pague? ¿O cuáles son los criterios básicos de financiación de ese saneamiento, tan necesario, de nuestras aguas residuales?

También quisiera, finalmente, que nos informara sobre

cuál es en estos momentos la situación hidráulica de España y si la apariencia de que ha disminuido la sequía es una realidad y supone el que haya un mayor almacenamiento de agua.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Estas comparecencias, aparte de servir para informar desde la Administración a los parlamentarios, deberían servir también —y yo creo que es una función que se cumple— para que los parlamentarios hagamos llegar a los representantes de la Administración algunas de las inquietudes de nuestros representados.

Estando claro que en el tema de carreteras, una vez afrontada la problemática de Santiago Norte-Santiago Sur y de la autovía Tuy, quedan dos problemas que son de máxima actualidad en Galicia, que son el enlace Nieva-Bayona y el enlace Santiago-Pontevedra, siendo el primero transferido, al parecer con recursos suficientes, en 1982, nos queda el tema del enlace Pontevedra-Santiago como de principal importancia.

Aquí le hago llegar a la Administración el siguiente mensaje: Les comunico, como representante gallego, que los gallegos no queremos autopistas; los gallegos queremos soluciones adecuadas a nuestra particular geografía, a nuestro particular entorno social. Queremos soluciones en las que los problemas de expropiación, de servidumbre, sean lo menor posible. Recuerdo que cuando el Ministro presentó el Plan Nacional de Carreteras manifestó que la Comunidad Autónoma en aquel entonces apoyaba esta misma tesis.

Me queda por hacer una pregunta que me ha surgido como duda al hilo de la intervención de alguno de los anteriores representantes del Grupo Popular: ¿Les ha hecho llegar la Comunidad Autónoma a un cambio de actitud respecto a la posibilidad de enlace Pontevedra-Santiago? En este mismo sentido, ¿cuál es la valoración aproximada de la solución actual, la que se estudia actualmente, de este enlace? ¿Cuál sería la valoración aproximada de esta solución con autopista? Le agradecería que, si puede, nos diera un calendario aproximado para solucionar este problema.

Por último, a título de comunicación al Director general de Puertos y Costas, felicitándole por el esfuerzo que está haciendo la actual Administración por recuperar unas costas que para nosotros, para los gallegos, son algo más que paisaje, son una magnífica fuente de recursos, quiero recordarle que a los gallegos nos agradaría que este esfuerzo se mantuviera, porque esos recursos, esa riqueza que allí tenemos, en el futuro nos puede seguir siendo muy útil y paliar en buena parte los problemas económicos que tenemos actualmente.

Así pues, comunicarle esto y pedirle que continúe en la misma línea de esfuerzo que ha mantenido hasta ahora.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gracia.
El señor Bahillo tiene la palabra.

El señor BAHILLO FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Es una pregunta puntual, que va dirigida a los señores Palao y Hernández, Directores de Puertos y Costas y de Obras Hidráulicas, respectivamente, ya que el tema que voy a plantear se enmarca dentro del ámbito de actuación concreto de la Comisaría de Aguas de La Coruña y de la Jefatura Provincial de Puertos y Costas de Pontevedra.

Como ustedes saben, desde hace tiempo casi inmemorial se vienen llevando a cabo extracciones, por supuesto ilegales, de grava y de áridos en el río Miño con un fin exclusivamente lucrativo para las empresas extractoras, que está produciendo graves daños, algunos irreparables, tanto en el lecho del río como en su cauce, y otros de orden ecológico y pesquero, que afectan muy negativamente a las colectividades ribereñas del río, sin que hasta el momento, por parte de ninguna de las administraciones anteriores, se hayan tomado medidas drásticas que tiendan a solucionar definitivamente este problema.

Si bien se ha conseguido, parece ser que provisionalmente en este mes de febrero, una paralización, tengo la impresión personal, a raíz de algunas gestiones que he realizado, de que tiene un carácter meramente provisional, a pesar de que en los acuerdos a los que se llegó en la reunión de la Comisión Internacional del Río Miño que se celebró, creo recordar, en el mes de diciembre, se preveía una solución definitiva para finales del mes de enero.

En consecuencia, este Diputado quisiera saber qué medidas se han adoptado por parte de sus Direcciones Generales tendentes a solucionar de forma definitiva esta situación; si no ha sido así, qué medidas se piensan adoptar, y si ustedes podrían adelantarnos un calendario de actuaciones, si es que lo tienen previsto y, más concretamente, si pudieran fijarnos ya en qué fecha límite consideran que podría quedar zanjado definitivamente y se produciría, por supuesto, la retirada de todas las plantas extractoras del río.

Por último, y haciéndome eco también, y muy particularmente, de las palabras del compañero que me precedió en el uso de la palabra, querría felicitarles, principalmente al Director general de Puertos, porque ha venido desarrollando a lo largo de este primer año en la provincia de Pontevedra, y sobre todo en la costa de la zona Sur, una labor muy eficaz.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Bahillo.
No sé si es competencia del Ministerio de Obras Públicas o del Ministerio del Interior, pero ya opinarán, en todo caso, los Directores generales.

Vamos a proceder a las respuestas consiguientes, por el mismo orden en que intervinieron antes. El Director general de Carreteras tiene la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

(Balaguer Camphuis): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, voy a contestar a las preguntas referentes al tema de transferencias y la fecha prevista. El proceso de transferencias en carreteras ha sido complicado. Evidentemente, se definieron unos criterios generales para, a partir de ellos, establecer la red de interés general del Estado, itinerarios internacionales, itinerarios de interés interregional que unieran los principales centros de población y de productividad, los que comunicaban esta red con los puertos y aeropuertos de interés general del Estado, y luego ha habido una serie de conversaciones con los representantes de las Comunidades Autónomas y, a partir de ellas, se ha definido la red a transferir y la red —digamos— de titularidad de la Administración central del Estado.

Las fechas que se establecieron para las transferencias durante el año 1984 a la Junta gallega, a pesar de ser una sola transferencia, también se fueron retrasando, fundamentalmente por la complejidad del problema de la transferencia de personal; es decir, que la transferencia de personal es sumamente delicada, hemos procurado que hubiera acuerdo entre las Comunidades Autónomas y la Administración central, con participación de los interesados, a efectos de crear los menos problemas posibles. Esto ha llevado un tiempo importante. Podrían haber salido antes los Decretos —y esto es una cuestión de política de Gobierno y de metodología— si las Comisiones mixtas, en un momento dado, hubieran establecido sacar solamente la red y no el anejo de personal o el anejo de maquinaria, porque ha habido que hacer toda la distribución de parques, edificios, etcétera. Todo este proceso ha sido complejo y laborioso. No ha habido en ningún momento por parte de la Administración ninguna reticencia en cuanto a disminuir la velocidad, y en muchas ocasiones han sido incluso las propias Comunidades Autónomas las que han pedido unos tiempos para estudiar las listas, para debatir las personas, etcétera. Realmente este proceso estaba listo para haberlo terminado el 1 de enero, los borradores de todos los anejos correspondientes a tres Comunidades Autónomas ya están preparados para Consejos de Ministros y todos los demás siguen rápidamente. Teníamos la esperanza de haberlo tenido terminado el 1 de enero de 1984, que hubiera sido muy conveniente desde el punto de vista de las indicaciones que ha hecho S. S., es decir, de las actuaciones sobre la red a transferir.

En todo caso, se ha llegado a un acuerdo con las Comunidades Autónomas, puesto que jurídicamente la titularidad sigue en la Administración central, para que ésta siga ocupándose de la conservación y de las obras que están en red transferida, únicamente que en todo lo que es planificación o programación en la red transferida, las actuaciones de la Administración central se hacen de acuerdo con los Consejeros correspondientes de las Comunidades Autónomas, y estas actuaciones que se están poniendo en marcha —vamos a decir— para iniciar en el año 1984, llevan el visto bueno del Consejero de la Comunidad Autónoma. Es un acuerdo al que hemos llegado.

También, tanto el Ministro de Obras Públicas como los

Consejeros de las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, establecieron que hubiese unas reuniones frecuentes con los Directores de Obras Públicas o de Carreteras —porque según la Comunidad Autónoma cambian las competencias, por ejemplo, en la Comunidad Autónoma andaluza hay un Director de Obras Públicas y Energía—, con objeto de que todos estos inconvenientes que pudieran derivarse durante el proceso de transferencias incidan lo menos posible en la inversión de 1984. Ha habido una reunión el 1 de febrero, quedamos en que mandaríamos la circular, quedamos también en que avisaríamos a todas las Jefaturas de Carreteras y a los Consejeros, y así se ha hecho. La circular no se ha enviado, pero se ha contactado con todos los jefes, con objeto de llevar adelante, hasta el momento en que se produzca la transferencia, proyectos, obras, etcétera.

Respecto a los fondos que hay para carreteras y su distribución entre Administración central y Comunidades Autónomas, es el resultado de una serie de estudios, vamos a decir discusiones, con las Comunidades Autónomas e intervenciones de organismos de arbitraje, pero, en todo caso, lo que figura en los Presupuestos Generales del Estado para 1984 como suma de Presupuestos directos de la Dirección General, Comunidades Autónomas y competencias asumidas, en efecto, es del orden de 95.000 millones de pesetas, de los cuales corresponden a las Comunidades Autónomas 40.000 millones.

El razonamiento correspondiente al kilometraje creo que llama mucho la atención, pero se ha procurado —y así es— que la distribución de los gastos de conservación prácticamente sea en función del capital viario. Este es un tema que se ha presentado por el señor Romay y que se ha tenido muy en cuenta; es decir, ha habido una gran descapitalización de la red española de carreteras, tanto de la que queda en la Administración central como de la que pasa a las Comunidades Autónomas, en los años pasados. A partir de 1982 se ha procurado que a conservación vayan fondos suficientes, y vamos a decir que tanto en las Comunidades Autónomas como en la Administración central, el 2 por ciento del valor del capital viario está garantizado en los fondos de conservación, que se han elevado de este porcentaje a 40.000 millones de pesetas, de los 95.000.

Respecto a la distribución de la creación de infraestructura, ha sido en función de competencias asumidas. Aquí querría yo indicar que, en principio, una red de carreteras en un país como el nuestro tiene muchas necesidades. Nosotros quizá tengamos capacidad económica para modernizar una parte de la red en el sentido de aumentar las plataformas, las calzadas, los arcenes, mejorar los radios, eliminar puntos peligrosos, crear desdoblamientos de calzadas, y esto en todos los países se hace normalmente en las carreteras —digamos— de más tráfico, que tienen un rendimiento mayor dentro del transporte.

Dentro de la red que queda en la Administración central del Estado, aparte del plan de carreteras, las actuaciones en autovías, en acondicionamientos y en mejoras de la plataforma, oscilan de 10 a 1 en cuanto a coste, es

10, 4, 1. La red transferida, evidentemente, tiene un porcentaje que hay que modernizar, pero en una parte muy importante lo que hay que hacer es arreglar bien las plataformas, dotarlas de buenos pavimentos, eliminar travesías y eliminar puntos peligrosos. La distribución que existe creo sinceramente que es análoga a la que hay en otros países en inversión entre una red, que pudiéramos decir, de interés general, que puede ser del 5 al 10 por ciento de la red total, y una red regional, provincial, como puede ser la transferida, y también una proporción análoga sale si se hace el cálculo de lo que tienen las Diputaciones para las redes provinciales en relación con la red transferida. Las Diputaciones provinciales tienen 60.000 kilómetros y el montante total de inversión de las Diputaciones Provinciales en esos 60.000 kilómetros no llegará a los 20.000 millones de pesetas, que es la mitad de lo que en este momento, ya en el Presupuesto de 1984, se manda a la red transferida.

Esto no quiere decir que las necesidades no sean muchas y que el estado de descapitalización de nuestra red verdaderamente permitiera hacer una inversión en unos años para elevar el nivel de toda la red.

Creo que he contestado a la mayor parte de las preguntas de SS. SS. en relación con las transferencias.

Respecto a las preguntas del señor Romay, la conservación, como he indicado ya, en el Presupuesto del 84 —así se recogió en el del 83— se ha considerado prioritaria, y se ha previsto el 2 por ciento del valor del capital viario, de la red de interés general del Estado y de la red de interés autonómico para operaciones de conservación. Son 40.000 millones, y esto viene a ser el 2 por ciento de los 2 billones en que se puede calcular el valor de la red de interés general del Estado y de la red transferida.

Quiero destacar que, independientemente del programa de mejora de la plataforma y pavimentación, que entra dentro de la conservación, porque no hay variación de las características geométricas, también hay otros programas de seguridad y señalización, a los cuales se dedica una atención especial.

Dentro del avance del plan y en el trienio 84-85-86, hay previstas inversiones por 8.000 millones de pesetas para actuaciones específicas de mejora de la seguridad vial. Todas las actuaciones en carreteras suelen mejorar la seguridad vial, si no están mal hechas; es decir, que en general el índice de peligrosidad de una autovía es menor que el de una carretera de dos carriles; si se sustituye la intersección por un enlace mejora la seguridad específicamente en puntos concretos. Un estudio que se ha realizado con motivo del avance del plan nos ha permitido definir una serie de tramos negros que tienen un índice de peligrosidad, de mortalidad por encima de la media de la red y, en función de estos índices de peligrosidad y de las intensidades de tráfico, se han seleccionado una serie de actuaciones puntuales que van a importar 8.000 millones, de los cuales 2.000 ya están previstos en el 84, con un listado de actuaciones concretas.

En efecto, en Galicia el índice medio de peligrosidad es superior. Por ejemplo, La Coruña es la provincia de España con un índice de peligrosidad más alto, y la quinta

en índice de mortalidad. Orense es la cuarta provincia en índice de mortalidad, por delante de La Coruña, pero vamos a decir que, en cuanto a índices de peligrosidad y de mortalidad, las cuatro provincias gallegas están más bien por delante. ¿Por qué es esto? Evidentemente, las condiciones topográficas en Galicia son complicadas, los trazados en muchos casos son sinuosos, el uso del suelo hace que con mucha frecuencia haya una aproximación muy grande a la carretera, la circulación de peatones en las carreteras gallegas, en campo abierto, es bastante importante y, por otro lado, las condiciones de visibilidad en relación con la luminosidad en el interior de Galicia, las lluvias persistentes, las brumas, hacen que en general sea una región difícil en cuanto a peligrosidad.

Respecto a específicas actuaciones, en efecto, Los Nogales-Becerreá es el tramo que queda por acondicionar en la Nacional-VI. En agosto se abrió al tráfico Piedrafita y Los Nogales-Becerreá, como se anunció ya en esta Cámara, ha sido objeto de un concurso de proyecto y obra. Concurso de proyecto y obra, porque había una serie de alternativas, un túnel de gran longitud entre las dos cuencas, soluciones a media ladera, pero parcialmente en túnel, y también soluciones por el fondo del río Navia, en estructura prácticamente. Ha habido cuatro empresas licitadoras, pero con un número muy importante de alternativas, se han recogido ya los informes de todos los técnicos que han intervenido en el estudio de todas estas soluciones, entre los cuales se ha llamado, y han dado informe, a técnicos de reconocida solvencia en aspectos geológicos geotécnicos, y también a técnicos de carretera gallegos, es decir, que han desarrollado su vida profesional en Galicia, y no les puedo anunciar, ya que está pendiente de Consejo de Ministros, la adjudicación definitiva, pero sí que la propuesta de adjudicación está ya firmada. Es decir, que Los Nogales-Becerreá está a punto de ser adjudicada.

Tienen un problema los concursos de proyectos y obra, cuando hay alternativas, normalmente hay que hacer expropiaciones correspondientes al proyecto adjudicado, porque puede haber variaciones de trazado, y en tanto no se dispone del certificado de disponibilidad de terrenos correspondientes a las dos primeras anualidades, no se puede hacer el acta de replanteo y no se puede hacer la adjudicación definitiva, por motivos de procedimiento administrativo, por la Intervención General del Estado. En todo caso, Los Nogales-Becerreá, tal como está, en efecto estaba en el programa del 84 con una cifra pequeña, porque no conocíamos bien cuándo podríamos hacer la adjudicación, a la vista de las enormes dificultades que tiene este tramo, pero a la vista también de cómo va el expediente, dentro de las incidencias que hay previstas —hay un 22 por ciento de incidencias en los Presupuestos del Estado—, ya se ha aumentado en la propuesta la cantidad que en este momento se prevé para Los Nogales-Becerreá. Se ha aumentado para el año 84, en base al tema de incidencias.

Respecto al tema Monforte-Orense, acceso centro, me imagino que cuando se me ha indicado que está mal de pavimento, se refiere al tramo Villamartín-La Rúa.

Villamartín-La Rúa, al que se ha aludido en dos ocasiones por el problema de los túneles de Covas. En efecto, ha habido allí unos movimientos de tierra muy importantes, porque ya se conoce que el valle de Covas es un valle complicado desde ese punto de vista, y conociendo la zona se comprende que la línea férrea también haya tenido allí problemas en varias ocasiones. Esto está completamente terminado, no voy a decir dominado, porque a veces resurgen problemas, pero sí que la obra que estaba prevista está prácticamente terminada, de tal manera que se prevía abrirlo al uso público en el mes de marzo de este año. ¿Qué ha ocurrido? Que siendo muy costosa esta obra, los proyectos sucesivos han ido a ahorrar dinero, y el firme, el pavimento es escaso, y por ello se ha propuesto extender una capa de aglomerado como proyecto independiente; pero, de todas maneras, lo más probable es que se abra al tráfico, anunciando a la opinión pública que se pondrá más adelante la capa de aglomerado, para que no piensen que es un fallo; fallo ya de proyecto, pero, en todo caso, en estas condiciones está.

Santiago Sur-Pontevedra. Se ha hablado ya de él, y yo antes lo he detallado, pero querría informar a SS. SS. con toda claridad sobre el tema. Es un corredor complicado, y recojo lo que se ha indicado por el Grupo Socialista respecto a la autopista. En efecto, el coste que pudiera tener una autopista en este tramo, con unas soluciones que creemos que pueden dar un nivel de servicios suficientes y provocar menos problemas de expropiaciones y de agresión al medio ambiente, puede ser muy bien del 3,1 y quiero indicar una de las posibles soluciones, que también se está considerando respecto a Santander-Bilbao, cuya autopista estuvo adjudicada y hubo que rescindir, porque la concesionaria «arrojó la esponja» por el coste e imposibilidad de recuperar los capitales, amortizaciones, etcétera, con el tráfico previsible. Esta solución es lo que pudiéramos llamar «vía expres», que es carretera de dos carriles con vía lenta, pero con control de acceso. Se ha utilizado poco en nuestro país, pero tiene un nivel de servicio muy elevado para intensidades de tráfico, que puede ser de 15, 16, 18 ó 20.000 vehículos, claramente superiores a las del corredor. Es una solución que hasta ahora se ha utilizado poco en España, se ha utilizado, por ejemplo, en Sevilla-Huelva, con primera calzada de autopista, que parece que es una solución análoga; pero no debe hacerse primera calzada de autopista sin condiciones de adelantamiento, ya que en una primera calzada de autopista no hay posibilidad de adelantamiento. Hay que hacer una carretera que tenga visibilidad de adelantamiento en el porcentaje de longitud que sea, que, en definitiva, equivale a una especie de primera calzada de autopista con control de acceso, pero con condiciones geométricas adecuadas.

No quiero decir que sea ésta la solución; pero, en todo caso, su estudio está empezando y los resultados nos conducirán a la solución final.

De todas formas, ya indiqué antes que la carretera actual se va a mejorar de un modo inmediato, porque creemos que no es en absoluto despilfarro de dinero el acondicionar la carretera.

Porcentajes de inversión en Galicia. Yo quisiera decir que en Galicia los porcentajes de inversión en carreteras son muy importantes. Son obras muy complicadas, mejorar el trazado en carreteras es muy costoso, hay problemas geológico-geotécnicos graves, corrimientos, hay que hacer obras de sostenimiento de taludes muy fuertes, y en el año 82 se han invertido en Galicia, en la red del Estado y autonómica —entonces era del Estado—, casi 5.000 millones de pesetas. En el año 83, en la red ya de interés general del Estado, casi 4.000 millones, más lo que ha invertido la Junta gallega. En el año 1984 tenemos prevista para Galicia una inversión de 4.000 a 5.000 millones de pesetas, aproximadamente, inversión que si se compara, digamos, con el porcentaje de longitud, es algo superior al porcentaje de longitud de carreteras, por estas razones que he dicho.

En cuanto a un tratamiento discriminatorio a Galicia, creo que no ha sido así. En Galicia había muchos problemas antiguos que estamos tratando de resolver. No quiero decir tampoco que le hayamos dado un trato de favor, porque hemos procurado ser objetivos, pero es evidente que se están haciendo inversiones muy importantes en Galicia y hay que hacerlas también, porque las obras son muy importantes.

Si se analiza el avance de Plan de Carreteras en el que el acondicionamiento que está establecido en la Nacional 550 es en el sentido que he indicado, puede verse que precisamente Galicia es de las regiones, por las características muy anticuadas de sus carreteras, dentro de los itinerarios generales del Estado que tiene mayor porcentaje, de todas las regiones, en acondicionamientos. Es decir, que en la información que se ha entregado al Congreso por el Ministro de Obras Públicas, en la comparencia anterior, estaban, en los planos correspondientes, dibujados en rojo los itinerarios acondicionados y en verde los itinerarios con mejora de la plataforma; en Galicia precisamente hay muy poca longitud de itinerarios correspondientes al tercer lote. O sea, que se han considerado muy cuidadosamente las especiales condiciones de trazado en Galicia.

En cuanto a la pregunta sobre el coste efectivo, si pudiera contestar el Director general de Servicios, lo preferiría.

Se ha planteado el tema en cuanto a una posible carretera de interés general Asturias-León, con servicio a Galicia. La transferencia ha sido consecuencia de esos criterios generales y también de las conversaciones con las Comunidades Autónomas. Tenemos que reconocer que en ocasiones, nosotros hemos transferido algo más de lo que inicialmente pensábamos que debíamos transferir, es decir, que no ha sido solamente consecuencia del criterio de la Administración central, sino de las conversaciones entre unos y otros. De todas formas sí quiero indicar que, en efecto, el Principado de Asturias ha indicado —y hay dos actuaciones así, una es en la sierra de Cazorla y otra es precisamente por esa zona— la posibilidad de que se estudiara una nueva carretera, pero utilizando la comarcal correspondiente de Ponferrada a Villablino, por la Administración central. En todo caso, el proceso de

transferencias creo que queda abierto en el sentido de que un itinerario que puede haber quedado en el Estado, puede pasar en un momento dado a una Comunidad Autónoma y viceversa, pero tiene que ser con el acuerdo de todas las instituciones del Estado que están implicadas en el tema. Este es un tema político, que supera al Director general de Carreteras completamente.

Madrid-Ponferrada-Orense, ya he hablado del tramo Villamartín-La Rúa y el túnel de Covas y de la situación de esa obra. Los Nogaes-Becerreá, también he hablado de ello. En el tema de Asturias, de la autopista Campomanes-León, creo que se han tocado aquí una serie de puntos de política general de Obras Públicas y política de autopistas, que también escapan a la competencia del Director general de Carreteras. En todo caso, sí quiero indicar que esta obra —y ahora, diríamos, que hablaría como técnico— es una obra que evidentemente ha sido muy costosa, que se desarrolla en un terreno extraordinariamente difícil; ha habido unos momentos en que tanto en el túnel del Negrón como en otro de los túneles ha habido problemas muy serios, y, por otro lado, los problemas de sostenimiento de taludes en trincheras importantes, son complicados. Ahí, en Asturias, a alguno de los taludes le han dado el nombre de «el esparadrapo», porque se han hecho obras de sostenimiento por anclajes en la ladera que parecen esparadrapos, y con ello no quiero disculpar los posibles fallos que puedan ser atribuibles a defectos de construcción. Tomo nota, como Director general de Carreteras, para que el inspector de explotación de la autopista analice todo lo que ha indicado S. S. Sí quiero indicar que el terreno es muy complejo, que es un terreno muy difícil y que no es demasiado raro que en los primeros años de una obra de este tipo haya problemas de deslizamientos, movimientos de tierras, etcétera, que forzosamente hay que corregir, porque el llegar a que no hubiera nada de esto, y con todo lo que ha costado la autopista, llevaría a un coeficiente de seguridad que ya llevaría a otras cifras, que si las que se han empleado allí son astronómicas, éstas serían superastronómicas. O sea, que es un terreno verdaderamente complicado. Tomo nota de ello. Ya tenía noticias de todas maneras de que había habido corrimientos e incluso problemas de tierra que había caído sobre la autopista.

Transferencias en Asturias. En efecto, cada región tiene su peculiaridad. La transferencia a Asturias en gastos de conservación ha sido, no a Asturias concretamente, pues aquí ha habido un acuerdo entre Administración central y las Comunidades Autónomas para hacer una transferencia global, económica, al conjunto de las Comunidades. Entonces son las Comunidades Autónomas las que han establecido los criterios de reparto de esos fondos entre las distintas Comunidades Autónomas. El criterio que han establecido lo han debatido entre ellas y yo tengo noticias de que hay algunas diferencias de apreciación en base a considerar ese hecho singular que puede ser en Asturias el que las carreteras transferidas en muchos casos tengan un tráfico muy fuerte. En todo caso, la fórmula que han utilizado, si que considera el tráfico, considera el clima, considera las características geológicas. Qui-

zá sea cierto que algunas que en Asturias son muy poderosas, muy fuertes, no están suficientemente consideradas. En todo caso es un tema que tiene que resolver el conjunto de las Comunidades Autónomas.

Respecto a la marcha de los proyectos de autovías en primera fase, hemos lanzado este año el programa con el tramo primero de la autovía Santander-Torrelavega, el Bezana-Oruña. También este año están incluidas las rondas este y norte de la autovía de Murcia y, en definitiva, la previsión es que este año se lanza del programa de autovías una inversión total, a certificar este año, de 5.000 millones de pesetas, que incidirán en el año próximo en 9.000 y en el año siguiente en 5.000. El año próximo se lanzarán otros 5.000 que incidirán en el año siguiente en 14.000, con lo cual este año, vamos a decir, que el programa de autovías que está en fase de lanzamiento (ahora mencionaré las complejidades) será de 5.000 millones, pero ya el año próximo se va a 15.000 y el año siguiente se va a 20.000 millones de pesetas.

¿Cómo se ha distribuido en los distintos años la primera fase del programa de autovías que presentó el Ministro? Se han iniciado actuaciones que estaban ya avanzadas a fase de proyecto y informaciones públicas, etcétera, como ha sido Santander-Torrelavega y Alicante-Murcia, que son antiguas, y ahora en las autovías de la primera fase se ha ido a los tramos que no requieren información pública por ser desdoblamiento de la carretera actual e ir muy próxima a la carretera actual o requieren informaciones públicas solamente en variantes y tramos cortos. En cambio, aquellas que requieren informaciones públicas, que hay un estudio de alternativa de trazado, se han ido demorando.

En todo caso, la autovía Madrid-Zaragoza, en este momento, en primera fase, está en ejecución todo el desdoblamiento hasta Guadalajara, y luego tiene en primera fase, para empezar en 1985, de Guadalajara-Molina, quizá Medinaceli, y de Zaragoza a La Almunia. Luego tiene, a continuación, La Almunia-Calatayud, y el tramo del Jalón. Este tramo en este momento es objeto de un estudio. Tradicionalmente se ha dicho que no se podía pasar por el Jalón, que no se podía desdoblar por el Jalón, pero de los estudios que en este momento llevamos realizados, que se están analizando todos los itinerarios que se estudiaron en tiempos para la autopista Madrid-Zaragoza, se ha analizado también pasar por las hoces del Jalón, y hay una posibilidad técnica con una variante de unos 20 kilómetros, pero relativamente próxima, porque lo que no se puede es pensar que hay que ir por la carretera actual y por debajo. El carril va más alto, la carretera va más baja, y a medida que se eleva un poco la rasante y se separa del actual trazado sinuoso, hay posibilidades de pasar por la autovía. No sé cuál será la solución, porque está en estudio, pero en todo caso eso va dentro de la primera fase, pero ya para 1986-1987.

De Santiago y Pontevedra, en cuanto a los costes, creo que también hemos hablado.

No sé si queda alguna aclaración que hacer ya o si he omitido alguna en mi contestación.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. En todo caso, luego volveríamos sobre el tema si hubiese alguna cuestión puntual que hubiese quedado inadvertidamente sin contestar por alguna de sus señorías.

Siguiendo el mismo orden, vamos a dar la palabra al Director general de Puertos, don Luis Fernando Palau, para que pueda dar respuesta a las preguntas que se han formulado. Tiene usted la palabra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS (Palau Taboada): Muchísimas gracias. Voy a empezar por los temas de costas, con las preguntas que hizo el Diputado señor Romay. La primera pregunta se refiere a inversiones en las costas gallegas. El total de la inversión que había previsto el Plan de Costas era para el año 1984 de 2.200 millones. Esta inversión no está regionalizada, es una inversión global y teníamos, por supuesto, un listado de obras previsto en este programa de actuaciones. Lamentablemente, el Comité de Inversiones Públicas, seguramente por limitaciones de crédito global, redujo esta inversión a 1.250 aproximadamente, entre 1.250 y 1.300 millones de pesetas en costas. Confío que a lo largo del ejercicio se puedan recoger los sobrantes de crédito de algún otro Departamento para completar el plan de financiamiento de estas costas.

Sobre la base del desarrollo de este plan completo, que es el esquema que nos trazamos dentro del cumplimiento de este Plan de Costas, la previsión para Galicia es del orden de los 250 millones de pesetas a invertir en el año 1984. Esto permitirá iniciar con una inversión importante las obras que yo antes mencioné, es decir, las obras de Vivero, de la playa de Santa Cristina, de Orzán, del paseo marítimo de Bayona, de la ordenación de Playa América y otra serie de obras complementarias que están algunas incluidas en la lista del propio Presupuesto y que pueden surgir a lo largo del año. El problema está en que tengo que decir cantidades aproximadas porque, como he dicho al principio, hemos tenido que rehacer toda la biblioteca de proyectos, y si bien el Presupuesto está reducido, significa prácticamente duplicar lo del año anterior. Los compromisos de créditos adquiridos para este año son muy pequeños y de alguna forma tenemos que improvisar o realizar durante la primera parte de este año todos los proyectos, y las cantidades concretas que se destinan a cada una de estas inversiones no se conocen hasta que no estén específicamente terminados. Estamos sometidos en estos momentos a un esfuerzo importante, tanto de redacción de proyectos como de contratación, lo cual pretendemos hacer durante el primer semestre de este año para dar tiempo en el segundo semestre a desarrollar estas inversiones que están previstas. El reto que supone la multiplicación de un Presupuesto es éste. De alguna forma hay que ir por delante de la inversión. Esto en relación con la pregunta de las costas gallegas.

Quiero enlazar con las explicaciones de los Diputados Gracia y Bahillo en el sentido de manifestar mi agradecimiento por el reconocimiento de un esfuerzo que no es mío, sino global del Departamento, que es cierto que existe, en el sentido de que hay una fuerte sensibilidad al

deterioro del litoral y que nosotros vamos a intentar mejorar en lo posible la situación del litoral.

En cuanto a atender las inversiones gallegas, quiero manifestarle que, por supuesto y sin que signifique un tratamiento prioritario por mi personal vinculación a la región gallega, me hace absolutamente sensible o me permite, por lo menos, estar informado de las necesidades de la costa gallega, que curiosamente son bastante menores, desde el punto de vista técnico, que las que tiene el propio litoral mediterráneo. Las condiciones de playas encajadas, que es una connotación técnica de las características de las playas gallegas, es absolutamente diferente a lo que puede ser el litoral levantino o el litoral catalán que, de alguna forma, está absolutamente en regresión y que exige, realmente, inversiones probablemente más importantes. Pero, en cualquier caso, las necesidades del litoral gallego son absolutamente conocidas y compartidas por esta Dirección General.

En cuanto a las dos preguntas siguientes, relativas a puertos, del Diputado señor Romay, la primera era la desclasificación del puerto de Villagarcía. Que el puerto de Villagarcía pertenezca o esté gestionado por la Administración central es absolutamente coherente con el artículo de la Constitución en el que se indica que corresponde a las Comunidades Autónomas la gestión de los puertos de refugio pesqueros y, en general, aquellos que no realicen operaciones comerciales. Posteriormente se ha materializado el Decreto de puertos de interés general que, desde mi punto de vista, ha dado esta condición de puertos de interés general con un criterio bastante restrictivo, es decir, que existen puertos que realizan operaciones comerciales y que no están incluidos dentro de este Decreto de interés general. En cualquier caso, los criterios del Decreto de interés general son criterios objetivos que se basaban en su conexión con la red nacional, tanto de carreteras como de ferrocarriles y que, además, es un Decreto que procede de una Administración anterior, de modo que somos bastante poco sospechosos de tendenciosidad a la hora de calificar este tipo de puerto como de interés general.

Lo que es cierto es que el puerto de Villagarcía es un puerto en estos momentos calificado dentro de ese Decreto como puerto de interés general y el criterio del Departamento es mantenerlo como tal dentro de la propia Administración del Estado, y así ha sido manifestado por el señor Ministro en respuesta a sucesivas preguntas y a diversos comunicados del Gobierno de la Xunta y del propio Parlamento gallego, tengo entendido.

El criterio de la unidad de la ría de Villagarcía, que nosotros compartimos, creo que se puede, efectivamente, materializar de dos maneras: que la Administración central ceda el puerto de Villagarcía, que es obviamente el puerto más importante, o que la Xunta unifique los puertos de Villa Juan, de Carril y de Cesures, que en estos momentos gestiona, que ceda esa gestión al puerto de Villagarcía como venía haciéndose históricamente, lo cual significaría materializar esa unidad de gestión de la ría de Villagarcía como existía anteriormente.

El tercer punto que se planteaba era la presencia de los

vocales de la Xunta en las juntas de los puertos. La constitución de las juntas de puertos responde a una Ley de Juntas que, como ya he indicado en la introducción que he hecho, está previsto modificar dentro de una reorganización global de la Administración portuaria. La idea es extender los Estatutos de Autonomía y, dentro de éstos, constituir unos Consejos en los que, por supuesto, prevemos poder contar con la representación de las Comunidades Autónomas. Lo que parece de alguna forma precipitado es, si se va a modificar la propia organización de los puertos orientándola hacia una organización autónoma a través de un Consejo de Administración, que está ya desarrollado en fase de anteproyecto el reglamento del Título II de la Ley, que de alguna forma regula la estructura de los Consejos de estos puertos autónomos, abordar directamente una modificación de la Ley de Juntas para introducir la representación de las Comunidades Autónomas parece que en estos momentos es casi inoportuno, porque costaría probablemente un esfuerzo legislativo importante que se puede obviar por la vía reglamentaria a través de este mecanismo que estamos sugiriendo.

En cualquier caso, en justa contrapartida nosotros confiamos en que las Comunidades Autónomas admitan una representación de la Administración central dentro de sus órganos portuarios para facilitar esta coordinación que consideramos absolutamente indispensable dentro de toda la infraestructura portuaria del país.

Por último, el Diputado del Grupo Parlamentario Mixto había hecho una alusión al puerto del Musel. El puerto del Musel tiene una vocación, por razones obvias, de puerto granelero, de puerto mineralero, que mueve carbones y mineral de hierro para prestar servicio a Ensidesa, que es el importador y usuario principal del puerto. Se han realizado inversiones muy importantes en infraestructura, como es un gran muelle de 21 metros de calado, que es una infraestructura notable dentro de las existentes en el país, incluso en el extranjero, para el tráfico de graneles. Sin embargo, la terminación de esta obra de infraestructura ha coincidido con una baja importante dentro de las cifras de importación de graneles de la propia Ensidesa, adaptándose al Plan Energético Nacional.

La construcción de una nueva infraestructura de manipulación de graneles que sería necesario instalar sobre este nuevo muelle supone inversiones en estos momentos del orden de los 5.000 ó 6.000 millones de pesetas. La impresión de los responsables de Ensidesa en este momento es que es difícilmente rentable para ellos, para los volúmenes que manejan y dada la estructura comercial del tráfico que tienen de importaciones, que harían que se beneficiara solamente una parte de sus importaciones del ahorro en fletes que supondría un barco de mayor tamaño; ellos afirman que no están en condiciones de abordar una inversión de esas características a corto plazo hasta que su volumen de importaciones no aumente una determinada cantidad.

Como obviamente ellos son los deudores principales y en quienes deberán repercutir los costes, ya sean directos por la vía de la inversión directa, ya sean indirectos por

la vía de repercutirles unos costes tarifarios que de alguna forma recojan los costes de amortización, etcétera, estamos de alguna forma intentando vender las características excepcionales de esta infraestructura que tenemos en el exterior para conseguir algún tráfico complementario que justifique la inversión hecha por la propia Administración, combinada de las importaciones del Estado y de un posible tráfico de trasbordo hacia Europa en estos momentos.

Este es un esfuerzo de comercialización y de venta de esta infraestructura en la que estamos poniendo, por supuesto, un gran énfasis y de alguna forma responde al planteamiento que se hacía sobre el papel que podría desempeñar ese terminal en la región de Asturias con el exterior.

Desde el punto de vista del resto de los papeles que desempeña el puerto me parece obvio que debe suplir las necesidades de operación de servicio de su propia zona de influencia, que es la zona asturiana básicamente. En ese sentido podremos favorecer esa circunstancia rebajando sus tarifas de carga general que en estos momentos están notablemente incrementadas sobre las del resto de los puertos, precisamente para abordar este financiamiento de obras de infraestructura extraordinarias.

La filosofía que mantenemos en la reorganización prevista del Plan de Puertos que contempla el sistema portuario como un todo único que hay que hacer rentable en su conjunto y no puerto a puerto, permitirá la homogeneización de las tarifas y, en resumidas cuentas, la supresión de un agravio comparativo que, de alguna forma, puede ser disuasorio para tráficos que estén orientados hacia el puerto de Gijón.

El último aspecto en el que queremos incidir es en la necesaria coordinación de las inversiones en el puerto de Gijón con las del puerto de Avilés que son puertos muy próximos que, de alguna forma, exigen una coordinación de gestión y de inversiones.

El tema al que aludía el Diputado señor Bahillo en relación con la extracción de áridos, voy a remitirlo a la contestación del Director general de Obras Hidráulicas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Palao.

Vamos a dar la palabra al señor Director general de Obras Hidráulicas, don José Miguel Hernández Vázquez.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRÁULICAS (Hernández Vázquez): Con respecto a las preguntas formuladas por el señor Sisó, sobre todo a la primera, de cuáles son las verdaderas razones que han provocado un retraso en la remisión del proyecto de Ley de aguas a este Congreso de Diputados, con independencia de que el adjetivo calificativo de «verdadera» naturalmente puede ser siempre relativizado, yo le garantizo que no hay más que una verdad en este caso y es la dificultad en conseguir un texto legal como éste que es necesariamente innovador en muchísimas cosas, dada la antigüedad del que le precede y fundamentalmente en un tema, que S. S. conoce muy bien, que es el tema aguas, en general,

en la Constitución fue tratado con una cierta ambigüedad y, sobre todo, con alguna laguna; pero fundamentalmente el desarrollo estatutario ha sido realizado de una manera muy poco equilibrada, de forma que los textos estatutarios son absolutamente irregulares y no reflejo de la situación específica que el agua podía tener en cada una de estas Comunidades, con la excepción de los archipiélagos, en los que sí se ha contemplado y es absolutamente lógico.

El borrador inicial que ha sido redactado por el grupo de trabajo está ya en poder del Gobierno pero éste, por lo que yo conozco, ha estimado que consideraba necesario, previamente a su consideración para acuerdo y su remisión posterior a las Cortes Generales, el mantener una serie de discusiones abiertas, de mantenerlo como borrador abierto y someterlo a la consideración fundamentalmente no solamente de todos los Departamentos ministeriales, obviamente, sino también de todas las Comunidades Autónomas y demás entidades interesadas en el tema, con el fin de conseguir un texto que refleje el máximo acuerdo posible en un tema tan delicado como es el agua y en el que fundamentalmente o todos estamos de acuerdo o si no, en la humilde opinión de este Director general, podríamos llegar a soluciones absolutamente insolidarias. Yo como estoy sometido en este momento a una presión de Prensa y de conferencias continuas sobre este tema, estoy repitiendo algo de lo que yo me he convencido y es que quizá la mejor virtud que puede tener la Ley de Aguas es que nos obligue a la Administración central y a las Administraciones autonómicas a ceder algo, lo menos posible, de lo que los textos literalmente interpretados pueden decir y demostrar con eso que un tema como el agua puede ser objeto precisamente del logro de una solidaridad mayor entre todos los españoles y no de división. Esa es la única razón.

La segunda pregunta se refiere a si han sido castigados los riegos. Indudablemente la brevedad de mi exposición y probablemente lo mal que me he expresado le ha hecho interpretar eso. No han sido castigados los riegos. Lo que yo he querido decir es que en inversión no han sido castigados y ello por una razón. Como S. S. sabe muy bien la balanza comercial agraria es deficitaria e inciden fundamentalmente en esta situación de déficit las importaciones de maíz, sorgo, algodón, semillas oleaginosas y leguminosas—pienso.

De acuerdo con los estudios de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura en unas primeras estimaciones se ha previsto que las necesidades de nuevos regadíos en un plazo de unos quince años para reducir en unos 150.000 millones de pesetas—año, en pesetas de 1984, ese déficit sería del orden de 600.000 ó 700.000 hectáreas nuevas, lo que equivale a un ritmo de transformación en nuevos regadíos de 40 a 50.000 año, que es el que hemos marcado.

En lo que sí he insistido es en que de los riegos en estos momentos en vigor, es decir, de los planes que teóricamente están concluidos, de hecho hay 240.000 hectáreas en las que todavía se está actuando o en las que se han acabado las obras principales, pero quedan por hacer

muchas obras complementarias; así como hay muchísimas obras en las que con una mejora, tanto en conducciones como en métodos de riego se puede conseguir mayor productividad.

En definitiva, no se han afectado las inversiones. En el cuatrienio la inversión solamente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el programa de regadíos asciende a una cifra en pesetas de 1984 del orden de los 115.000 millones y no recuerdo —lamento no poder decirse a S. S.— la cifra equivalente por parte de IRYDA, pero sí le puedo decir que en términos reales, por lo menos en lo que se refería a los años 1983 y 1984 han representado un crecimiento en términos reales con respecto al anterior. Por descontado que en cuanto a su alusión de su interés personal por Aragón, usted sabe muy bien que en Aragón, y recientemente con el viaje del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo ha quedado el tema bastante explicitado, el esfuerzo que se está realizando es enorme y ésa es la línea que se quiere seguir.

Con respecto a la primera pregunta formulada por el señor Romay sobre problemas en materia de transferencias, evidentemente el único problema es ése. Su información —y aquí volvemos a lo de la relatividad de la veracidad de la información— es veraz en parte, al menos en mi opinión.

Las siete vacantes que se han ofrecido es la cuota correspondiente a los servicios centrales, de acuerdo con el sistema en que se han distribuido esos servicios en la valoración que se ha hecho de las competencias de servicios centrales que tienen que ser transferidas a las 17 Comunidades Autónomas. La solicitud —y aquí hablo de las conversaciones personales que yo he tenido con el Consejero— en este momento es distinta a la que se planteó hace unos meses. Al inicio de las conversaciones, lo que de palabra habíamos acordado era facultar a la Confederación Hidrográfica de Galicia con estas vacantes y con una orden de la Dirección General de Obras Hidráulicas en el sentido de que los servicios, tanto Comisaría de Aguas como Confederación Hidrográfica en Galicia, tenían que estar a disposición, sobre todo, Confederación Hidrográfica como organismo autónomo, porque sabe S. S. muy bien que tiene dos funciones, una de prestación de servicio como tal organismo autónomo y la segunda de ejecutar por encargo de la Dirección General de Obras Hidráulicas determinadas inversiones, facultarla, digo, para que ejecutara por encargo también lo que quisiera encomendarle la Comunidad Autónoma.

¿Con qué objeto? No con el objeto de ser parco ni tacaño en una negociación de transferencias, sino de dejar pendiente la resolución del tema de transferencias precisamente al contexto de la Ley de Aguas. Si transferimos una gran parte de los funcionarios de la Confederación y al final llegamos a un acuerdo, que yo deseo y espero, en el sentido de constituir una Confederación gallega o del Noroeste (ya que estrictamente gallega, por el criterio de mantener la unidad de cuenca no será posible) en cualquier caso, el Estado tiene que estar presente, porque hay algunos ríos, como el Eo, donde hay participación

asturiana, y otros, como es el Sil y el Miño, donde hay participación de Castilla-León, y además son ríos internacionales; evidentemente, la Administración central tiene que reservarse parte de los medios.

Lo que sí se me ha ofrecido era esa disposición en el número y cuantía que fuera necesario, e incluso el que prácticamente existiera una Sección, como de hecho existe hoy, territorializada, al servicio directo de la Comunidad, creando un órgano provisional, que fuera una especie de Comisión Mixta, que coordinara todas las actuaciones.

Lo que sucede es que la respuesta ha sido tajante. O todo o nada. El «todo» nos lleva al límite contrario. Como el Estado también va a tener que tener alguna competencia, en cualquier caso, en esa futura Confederación, o en el organismo que al final se cree, a la Dirección General le deja en la situación, que en este momento la Conserjería dice. Pero entiendo que éste es un tema en el que no habrá mayores problemas y podremos llegar a un acuerdo.

En cuanto a cómo se contemplan en la Ley de Aguas las competencias, digamos, en materia de gestión, de aprovechamiento de recursos, etcétera, le diré que lo que se contempla en la Ley de Aguas es absolutamente respetuoso tanto con la Constitución como con todos los Estatutos. Esto equivale a decir que en todo tipo de obras que no sean intercomunitarias de interés general la competencia siempre será de las respectivas Comunidades.

El problema surge no sólo en el tema de gestión y organización sino también en cuanto al tema del dominio público estatal. El agua está tanto a nivel superficial como subterráneo. Y ahí, precisamente, estamos tratando de conjugar todos los intereses en la línea de solidaridad que antes he citado.

A la pregunta del señor Cascallana puedo responder, ahora con mayor claridad efectivamente, porque se han producido dos actuaciones posteriores. Una, creo recordar que incluso ya está aprobado el Decreto de Reserva para el INI de todos los tramos que haya solicitado la comarca de El Bierzo. Y, en segundo lugar, a nivel verbal, y en los próximos días a nivel oficial, será solicitado al INI, y fundamentalmente a la Empresa Nacional de Electricidad (como S. S. sabe muy bien, los proyectos tienen que presentarse para ser tramitados realmente como concesiones), que esto se haga a la mayor brevedad posible, puesto que la solicitud de reserva del resto de los ríos se ha hecho en virtud de una negativa anterior a aceptar un plan de aprovechamiento que considerábamos un poco anticuado. La presión existe ya y, desde luego, la voluntad de seguir presionando, si es necesario, también. Yo creo que no será necesario, puesto que el propio INI está demostrando su interés.

En cuanto a la preocupación del señor Sáenz por el envío rápido de la Ley de Aguas, creo que con lo que he respondido antes al señor Sisó ha quedado más o menos claro, para no extenderme, en beneficios de todos.

En cuanto se refiere a los planes hidrológicos, el punto de vista de la Dirección General de Obras Hidráulicas y del Ministerio de Obras Públicas, y entiendo que también

del Gobierno, es que los planes hidrológicos se aprueben con posterioridad a la Ley de Aguas, pero que eso no implique un retraso en la redacción de los mismos.

Tal como se contempla en la Ley de Aguas, el proceso de planificación es un proceso de abajo arriba, que prevé que haya una propuesta e inicial aprobación en los organismos de cuenca por las propias Comunidades con territorio en esa cuenca, que haya una posterior aprobación por el Gobierno, y una aprobación del Plan Hidrológico Nacional; que no sea una yuxtaposición de todos los planes sino una integración racional y coordinada por las Cortes Generales, con carácter de Ley. Eso, naturalmente, tiene que quedar regulado, puesto que ahora no lo está, en la Ley de Aguas. Yo entiendo que probablemente el cronograma de aprobación, tanto de la Ley de Aguas como de la Ley correspondiente al Plan Hidrológico Nacional, pueden ser perfectamente correlativos. Lo que sucede es que para tener preparado el Plan Hidrológico Nacional en esas fechas es absolutamente necesario avanzar en los planes de cuenca. Los planes de cuenca los estaban redactando grupos de trabajo interdepartamentales de la Administración central y en las próximas fechas se da entrada ya a las Comunidades Autónomas, con objeto de que todos los estudios de base de que se disponía, cuyo grado de avance es muy distinto según la cuenca (hay algunos que prácticamente estaban ultimados y otros, como es el del Norte, que por tener menos unidad hidrográfica son estudios de base más unitarios, más monográficos, y es, quizá, el que esté más retrasado), todos ellos puedan estar finalizados para la primavera de 1985 y que, por consiguiente, inmediatamente después de la Ley de Aguas, pueda presentarse al Parlamento la Ley del Plan Hidrológico Nacional.

En cuanto a su consideración sobre la voluntad de cuantificación de esa voluntad de regulación, puesto que es más fácil cuantificar aquí en aguas superficiales, en el plan cuatrienal hay dos cifras. Una, lo que entra en servicio durante el cuatrienio, que es del orden de 1.200 hectómetros cúbicos/año de capacidad regulación, y sobre todo lo que se lanza con las obras que se inician en este cuatrienio. Entre unas cosas y otras, la previsión es que, con las obras lanzadas en el cuatrienio y que, por consiguiente, podrán tener una finalización entre cuatro y nueve años aproximadamente, se ponga a disposición un 25 por ciento, unos 20.000 millones de hectómetros cúbicos más de capacidad de regulación, lo que significa un incremento de un 25 por ciento de la regulación actualmente disponible, haciendo un esfuerzo fundamental, sin olvidar ninguna región del país, en las cuencas que hoy tienen un índice menor de regulación como son fundamentalmente el Guadiana; Guadalquivir y sur de España, en Aragón, en todo lo que se refiere a la margen izquierda del Ebro, sin olvidar la derecha que cuantitativamente es menor, aunque cualitativamente tenga mucha importancia, y en el litoral mediterráneo, en la medida de sus posibilidades, que, por razones físicas, ya es muy pequeña.

En cuanto a la resistencia en la construcción de los embalses hay dos cuestiones. La resistencia tiene un ca-

rácter humano, absolutamente lógico, y tiene otro carácter que quizá hasta ahora haya sido natural en razón de la forma en que se ha negociado el proceso de expropiaciones necesario para construir no la presa sino en realidad para poder disponer del embalse. Esta es una política de difícil implantación, pero que ya hemos iniciado en el sentido, primero, de que sea prácticamente obligatorio el que todo proyecto de embalse lleve anejo un estudio de impacto ambiental en el sentido amplio de la palabra, es decir, ambiental y socio-económico. Y a la vista de esas repercusiones, valorar y llevar en paralelo con el proceso de expropiación un proceso de reasentamiento, pero reasentamiento real, no sólo en el sentido de facilitar una vivienda al señor que es expropiado en razón de que tiene que sacrificarse, de que se le exige un sacrificio personal o colectivo en razón de un interés general, sino que ese reasentamiento, para todos aquéllos que lo deseen, lleve implícita la posibilidad no de mantener un nivel de vida igual sino de que éste mejore precisamente en razón de que puede disponer de un recurso hídrico y normalmente de un recurso hidroeléctrico, que puede tener próximo. La forma de poner esto en marcha es un poco difícil, puesto que, de acuerdo con la Ley de Contratos del Estado, toda la temática aneja a esto no se puede incluir en un solo expediente presupuestario y, por otra parte, tienen que intervenir distintos Departamentos. Yo creo que esa presión ha disminuido algo, pero, evidentemente, no todo lo que sería de desear, y repito que naturalmente intentaremos que disminuya por el tratamiento que se dé al problema; pero humanamente siempre existirá.

En cuanto a los criterios sobre financiación del saneamiento, evidentemente, el criterio fundamental es que quien contamine pague. Es un criterio absolutamente obvio. Esto en relación al saneamiento de población se objetiva en una cuestión, que es que se hagan planes de saneamiento integral cuando los municipios sean pequeños y no tengan capacidad suficiente, sobre todo a efectos no de las redes de saneamiento obviamente, pero sí de que los emisarios, colectores o depuradoras se hagan en régimen de mancomunidad, y en cualquier caso eso se haga repercutir en las tarifas mediante un plan de financiación adecuado que no implique unos incrementos exorbitados y que permita la financiación del plan.

Hay Ayuntamientos, como es el de Madrid y como otros muchos en este momento en España, que están actuando en esta línea con unos resultados realmente excelentes. En el resto del tema de la contaminación de aguas, indiscutiblemente la línea es la misma. Todo este tema también tiene un tratamiento absolutamente innovador, porque no podía ser de otra manera, en la Ley de Aguas puesta en vigor en 1879, porque difícilmente se podía contemplar entonces este problema.

En cuanto a la situación hidráulica actual de España, lamento —y me excuso— no haber traído aquí los datos precisamente del último martes que es cuando recibo y se distribuyen los partes semanales de todo el país. De todas maneras, las cifras —como desgraciadamente tengo que estar todos los días mirando el cielo a veces con

una cara de bobo que yo mismo me admiro, viendo si llueve y cuando llega el parte me lo embebo— han variado. Hemos superado una cifra que parecía mítica, pero que a estas alturas todavía es reducida, que es el 50 por ciento de capacidad disponible.

También hemos superado otra que parece indicar algo. En este momento disponemos de un 103 por ciento del total con respecto a la misma fecha del año anterior; también se ha superado este cien por cien en el cual lo que más nos preocupa —no sólo por su interés económico, sino por su interés humano— son los usos consuntivos para abastecimiento de poblaciones y riegos, puesto que ya estamos en un 101 por ciento con respecto a la misma fecha del año 83.

Todo esto lo que significa es que el año hidrológico va bastante mejor que el año anterior; lo que sucede es que nos pilló una situación de disponibilidad de reservas muy malas y esas reservas se han agotado en la época en la que el regadío tira fundamentalmente de la demanda, pero en este momento nos estamos recuperando; el año es mejor. Por consiguiente, desde el punto de vista estadístico tenemos que esperar que se siga confirmando esta mejoría, aunque no es todo lo notable que desearíamos, pero la irregularidad de la distribución naturalmente sigue siendo como siempre en este país.

Creemos que hay resueltos multitud de problemas gravísimos que tuvimos planteados en el año 83, si no de una manera absoluta por lo menos de forma bastante tranquilizadora. Puedo decir a título de ejemplo que el abastecimiento de Huelva y de su polígono industrial, que estaba en una situación crítica el pasado año como Badajoz, Cáceres, casi toda Andalucía, Campo de Gibraltar, que era una de las zonas críticas, se ha superado. Pero tenemos todavía Madrid; tenemos todavía una laguna importante y la situación más grave es la de la cuenca del Segura, cuenca del Júcar y cabecera del Tajo. Evidentemente hablar de la cabecera del Tajo y de la cuenca del Júcar en definitiva viene a ser lo mismo, puesto que es la sierra de Albarracín quien predomina. Vamos consiguiendo entradas, pero con una lentitud verdaderamente desesperante. No sé si con esto he respondido a todas sus preguntas.

En cuanto a la pregunta formulada por el señor Bahillo sobre situaciones de áridos en el Miño quiero decirle que, como S. S. sabe muy bien, la situación de áridos en el Miño se divide en un determinado punto entre responsabilidad directa de la Comisaría de Aguas y de la Jefatura de Costas, y esa división tiene también un sentido físico, además así es conocido allí que son las graveras por un lado y las areneras por otro.

El problema efectivamente ha empezado a ser grave, lo que pasa es que al intervenir tantas Administraciones se consideró, como sabe S. S., el pasado año que era más procedente que fuera el Gobernador civil quien, a través de la Comisión Provincial de Saneamiento, llevara el tema; en esa Comisión está integrado el Icona, la Dirección de Obras Hidráulicas, a través de Comisaría de Aguas y Jefatura de Costas, y la Dirección General de Puertos, y la decisión que se adoptó —me parece recordar que con

fecha 15 de julio o junio—, en razón de una serie de presiones a favor y en contra de la extracción fue la de conceder una prórroga de seis meses, prórroga que ha terminado en este momento.

En cuanto al calendario previsto en la última reunión celebrada el 31 de enero de la Comisión Hispano-Lusa, para regular el uso y aprovechamiento de los ríos internacionales en sus tramos fronterizos, que acaba de reunirse estos días, una de las cuestiones que hemos acordado —que se ha añadido como anexo— ha sido el acta de la reunión de la Comisión Internacional que trata específicamente el tema del Miño, y en su apartado c) —que es la filosofía que va a presidir nuestra actuación— dice: Es considerada dicha extracción de áridos como una actividad comprendida en las previstas en el vigente Tratado de límites entre España y Portugal, y que, con independencia de los particulares trámites administrativos previos de cada país, requiere la autorización final del respectivo Gobernador civil de provincia o distrito, y por un año como máximo, con posibilidad de renovación. Esto lo que significa es que, después de cada reunión anual, se analice el problema y se definan para ese año —en virtud de cuál sea la situación, sobre todo en las condiciones biopesqueras, de navegabilidad del río y equilibrio de las márgenes— cuál es la actuación que se debe proponer tanto a la Comisaría como a la Jefatura de Costas para intervenir durante el período de vigencia de esa decisión.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Hernández.

Vamos a dar la palabra al Director general de Servicios, don Ramón Arias Alvarez de Luna.

El señor DIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS (Arias Alvarez de Luna): A mí se me han hecho tres preguntas directas y una de modo indirecto por la conveniencia de que se diese contestación por parte de la Dirección General de Servicios al tema del coste efectivo de los servicios transferidos.

Voy a empezar por las tres preguntas que se me han hecho a mí que son la referida al problema doméstico, por llamarlo de alguna forma, entre las posibilidades de transferir o de utilizar unos servicios, unos locales de forma lógica entre las Administraciones que concurren ahora para realizar un mismo trabajo dentro de la misma zona geográfica. Entre todos los libros que yo había traído para contestar, solamente hay una parte que se refiere a la situación de los inmuebles en Galicia. Aquí tengo una información que se refiere a que en la provincia de Pontevedra —a la que se refiere la pregunta— la relación de inmuebles que yo tengo como propiedad del Estado —y cuya gestión corresponde efectivamente a la Dirección General de Servicios— tiene la Dirección Provincial ubicada en la calle San José, el IPPV en la calle Cobián Rosiñal o la nueva Dirección Provincial en la plaza Víctor Saiz Armesto, después la Jefatura de Costas, un edificio de la Comisión administrativa del Grupo de Puertos en la calle Benito Jorbal y después dos edificios de Vigo. Quiere decirse que yo, en este momento, no ten-

go ninguna referencia del otro edificio perteneciente a la Junta de Obras del Puerto, y la razón es obvia: la Junta de Obras del Puerto o la Comisión administrativa de la Ría y del Puerto de Pontevedra es un organismo autónomo que tiene su propio patrimonio. En consecuencia, aunque esté adscrito al Ministerio de Obras Públicas la posibilidad de hacer cesiones o compensaciones entre un organismo autónomo y el propio Departamento es una cosa que se podrá estudiar, pero es difícil dar una respuesta inmediata a esa solicitud. Ahora bien, evidentemente desde el punto de vista lógico, desde el punto de vista de facilitar una gestión, qué duda cabe que cuando se fraccionan unos servicios y existen posibilidades de reordenarlo internamente, debe llevarse a efecto, pero hay una dificultad seria, y ésta viene por razones de competencia.

La razón es la siguiente: se ha alcanzado en el seno de la Comisión Mixta de transferencias una especie de acuerdo que reserva prácticamente a una Comisión formada por los Ministerios de Administración Territorial e Interior la decisión de todos, las adjudicaciones de superficies para permitir la ubicación futura de los servicios una vez que se haya producido todo el proceso de transferencias. ¿Cuál es la razón de esto? Efectivamente, verificar en un marco amplio toda esa serie de compensaciones de metros cuadrados y de saber necesidades y utilización de zonas, para conocer dónde van a quedar ubicados los servicios periféricos y saber cuáles son los servicios que van a quedar transferidos a las propias Comunidades Autónomas. Incluso en el propio ámbito ministerial no es posible legalmente llegar a la transferencia. ¿Por qué? Por esta reserva. A lo mejor es una reserva que en el momento de hacer las negociaciones se puede obviar, bien haciendo transferencias de zonas concretas o bien permitiendo ocupaciones de zonas concertadas, que es, tal vez, una habilidad semántica para conseguir el mismo fin, pero sin necesidad de romper la norma que obligaría a una reserva de todas las transferencias hasta que se adjudicasen por esta Comisión interministerial.

Creo que el tema es de buena vecindad y, como consecuencia de los nuevos Decretos sobre talleres, puertos, medio ambiente, CEOTMA, etcétera, existen nuevos metros cuadrados a reconocer debido a la transferencia de los servicios. Pienso que, a lo mejor, por esa vía es posible llegar a este tipo de compensaciones.

Es un tema a estudiar y lo intentaremos solucionar en el Ministerio, pero, como digo, hay una doble dificultad: la de la Comisión de adjudicación de las superficies en el interior de cada una de las provincias para ubicar en el futuro los servicios y el que tenemos una doble titularidad jurídica entre la zona del Ministerio, por un lado, y el edificio de la Junta, por otro.

Lo estudiaremos, evidentemente. Lo tendremos que tratar tanto con el Director de Puertos, que está a mi lado, como con el organismo autónoma que no tiene nada que ver en cuanto a su naturaleza jurídica con la Dirección General de Puertos, aunque dependa de él, para determinar cómo se puede modificar, si se puede, todo este proceso de adscripción patrimonial.

La segunda pregunta se refiere al tema de las vacantes de Secretarios de las Cámaras. Evidentemente, éste es un tema importante para la gestión de las propias Cámaras urbanas y voy a hacer una alusión sobre lo que ha dicho S. S., habida cuenta que se me han citado las Cámaras de Orense, Lugo y Vigo. Existe además la de Pontevedra, pero hay que hacer otra reserva en relación con la de Lugo.

En la relación gallega existen siete Cámaras urbanas, de las cuales las tres que no se han citado, es decir, la Coruña, Santiago y El Ferrol tienen su Secretaría cubierta y las otras cuatro tienen su Secretaría vacante. La de Lugo, sin embargo, no está vacante porque en Lugo — precisamente tengo aquí el dato, habida cuenta de que este tema se ha planteado con anterioridad ante la Dirección General de Servicios— desde el 11 de noviembre de 1982 está en excedencia especial con reserva de plaza, don Pablo Figueroa, con lo cual la plaza de esta Cámara de Lugo no puede salir a concurso. Existen las otras tres vacantes, pero hay que saber cuál ha sido la situación de estas tres vacantes y por qué se han producido.

El artículo 32 del actual Reglamento de Cámaras, que es del año 77, determina que las Secretarías de las Cámaras urbanas tienen que proveerse mediante concurso, que se resuelve con arreglo a un baremo que se aprueba por la Dirección General de Servicios del Ministerio de Obras Públicas, antes Ministerio de la Vivienda. Al amparo de este artículo, en el año 1982, y concretamente por Resolución de 8 de octubre de dicho año, se resolvió el concurso que había sido convocado en el mes de mayo anterior y en el cual habían salido precisamente como vacantes los dos puestos de Orense y Pontevedra. Es decir, Orense y Pontevedra ya estaban vacantes en el mes de mayo del año 1982; salen a concurso y no se cubren porque no hay peticiones dentro del Cuerpo de Secretarios para acceder a ese concurso y en la resolución del concurso, que es de ámbito nacional, la plaza de Vigo se queda vacante porque el antiguo Secretario, el que estaba en el mes de octubre de 1982, obtuvo la plaza de Zaragoza y en ese momento pasó de Vigo a Zaragoza, quedándose Vigo vacante porque tampoco hubo ninguna petición para ella en el momento de sacarse a concurso este conjunto de plazas. La razón por la cual en este momento aún no han salido estas plazas vacantes a concurso ha sido porque la incidencia de las autonomías también se ha producido aquí. Aún no está finalizado el proceso de transferencia de las competencias en materia de Cámaras; quedan dos: la Comunidad Autónoma de Madrid y el País Vasco.

Sin haberse determinado si se transfiere o no la totalidad de las competencias en relación con las Cámaras y si se sigue o no manteniendo por parte del Ministerio de Obras Públicas la gestión en relación con los Secretarios de las Cámaras, esta fase intermedia aconsejaba no poner en marcha el sistema de provisión de plazas hasta que no se finalizase este proceso; proceso que, por otro lado, está a punto de finalizar, al menos desde el punto de vista de la determinación de las competencias, y que se rematará o no con su ulterior publicación en el «Bole-

tín Oficial del Estado», pero en cuanto se determine cuál es el proceso y se haya pactado en la Comisión Mixta, podríamos poner en marcha tal procedimiento.

En los planes de la Dirección General de Servicios — nosotros publicamos unos libros de información de nuestros objetivos y de cómo los vamos cumpliendo— acabo de ver que la previsión para proveer estas plazas era la del mes de octubre del año 1984. Es decir, nosotros calculamos que hacia el mes de octubre del año 1984 es cuando podremos poner en marcha este procedimiento. Esto no quiere decir, ni muchísimo menos, que esta fecha tenga que ser mantenida a rajatabla porque, con independencia de otra serie de problemas técnico o técnico-jurídicos que podrían plantearse y que no son en este momento del caso, podemos revisar el sistema de provisión con el fin de intentar no sacar el concurso a nivel nacional, pero al mismo tiempo permitir cualquier tipo de actuación, como pueden ser designaciones interinas o accesos a este puesto o a esta función por alguno de los Secretarios de las otras tres Cámaras que ahora mismo están ocupadas dentro de Galicia.

En ese sentido, y con el fin de resolver el problema, se podría solucionar por esta vía, que a lo mejor no resiste un análisis jurídico muy estricto, pero que, en definitiva, podría ser operativa con el fin de que se solventase la dificultad y, al mismo tiempo, se tuviese la reserva hasta que se pudiese hacer el concurso. La razón es la siguiente: el concurso tiene que ser nacional. En este momento hay 20 plazas vacantes de las 76 Cámaras que hay en el país. De estas 20 plazas, unas están dotadas económicamente, otras, no. Hay algunas, como la de Alava y otras más, en zonas en las que todavía no están definidas cuáles son las transferencias. Una vez se definen se puede sacar el concurso, que si no es, finalmente, resuelto, en el sentido de proveerse las plazas, da lugar a una oposición y entonces todo el proceso administrativo posterior es enormemente largo. La solución intermedia, que es la solución operativa de permitir que se atienda la gestión, pero, al mismo tiempo, se mantenga la posibilidad del concurso, creo que podría ser lo más operativo. En ese sentido, pienso que como compromiso de la Dirección General estaría el ir por esa vía.

La última pregunta es: ¿qué personal de los servicios centrales tiene el Ministerio y qué personal va a tener cuando se termine la transferencia? Ligada a ésta se encuentra la pregunta: ¿cuál va a ser el coste antes y después de la transferencia? Justamente empalmado con esta pregunta se podría contestar a la del coste efectivo de los servicios transferidos que había quedado pendiente al Director general de Carreteras.

Aunque el tema, como he dicho antes, está radicado en este momento, digamos en su gestión, en una unidad concreta de la Subsecretaría, lo que es la materialización del procedimiento es una información que yo no puedo dar, habida cuenta que está justamente en la fase de negociación. Sin embargo, aunque yo no pueda dar el dato preciso, hay que hacer una exposición en lo que se refiere a todo lo que es el coste efectivo que, a su vez, contesta de forma indirecta a qué personal va a quedar

en los servicios centrales y cuánto va a costar una vez que termine el proceso.

La metodología del coste efectivo, que aparece en el artículo 16 de la LOFCA del año 1980 y que después se desarrolla en la metodología del Consejo de Política Fiscal y Financiera del año 1982, de 18 de febrero, exige que se transfieran los servicios con el grado de cumplimiento, de atención, que tenían en el momento de las transferencias y justamente con su coste.

A continuación, y para rematar todas las dificultades que podría tener el que no se ultimasen las determinaciones de los porcentajes de repercusión de los servicios centrales, costes directos y costes indirectos, salió el Decreto 1778/83, de 22 de junio, en el «Boletín Oficial del Estado» del 29 o del 30 —no recuerdo—, que cuantifica la repercusión del coste efectivo de los servicios centrales en todos los Ministerios y todas las autonomías.

¿Qué es lo que significa esto? Significa que ése es el marco jurídico global, por lo menos considerado a nivel teórico como tope. Cuando se termine de negociar cualquier Decreto de transferencias, cuando en este Decreto exista una valoración definitiva del mismo y cuando todas estas valoraciones definitivas se hayan sumado, a cada uno de los Departamentos tiene que corresponder precisamente la parte económica que está recogida en el Anexo de este Decreto en sus Capítulos I y II. Es decir, en el caso de Galicia y para el Ministerio de Obras Públicas está por el orden de los 80.000 millones de pesetas, Capítulos I y II, aproximadamente un 60-40 de porcentaje más o menos. Estos 80.000 millones de pesetas significan que cuando se remate lo que aún no está finalizado —y no está finalizado prácticamente nada, salvo CEOTMA y Medio Ambiente, que están en curso de publicación en el «Boletín Oficial del Estado», y avanzado Arquitectura—, cuando se finalice la valoración definitiva de carreteras, cuando se finalice la valoración definitiva del resto de las transferencias que están todavía sin terminar de valorar en régimen definitivo, las cifras que se hayan recogido en cada uno de los anexos correspondientes de este Decreto como coste efectivo de los servicios centrales, tanto directos como indirectos, tiene que dar la cuantía que aparece en este otro Decreto.

Ahora bien, esto se complica tremendamente con el sistema de vacantes, porque —y ha habido una alusión a que sólo se transfieren vacantes— el sistema de vacantes permite minorar el coste efectivo de la transferencia que aparezca en un Decreto y, en definitiva, esa vacante va a ser computada como tal. Vacante que, además, parece que puede ser conveniente, porque cuando existe una transferencia de un funcionario de un determinado puesto es mucho más difícil su movilidad geográfica, mientras que si se le transfiere en una vacante a una Comunidad Autónoma, esta Comunidad Autónoma puede colocar la vacante geográficamente donde le plazca, mientras que por el otro lado se encontraría con los procesos de la interpretación del Decreto.

Para no extenderme y respondiendo estrictamente a la pregunta, lo que va a suponer el coste efectivo después de las transferencias, en los Capítulos I y II en el caso de Galicia, será el mismo que hay ahora menos la parte que figura en el anexo del Decreto 1778/83, hayan sido o no cubiertas estas vacantes por el proceso de la oferta de empleo, que en este momento está en vigor.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Arias.

Sólo me resta agradecerles su presencia entre nosotros y que hayan tenido la amabilidad de estar al tanto de todas y cada una de las preguntas que les han sido formuladas. El señor Trillo pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Una brevísima intervención, señor Presidente, con su permiso.

Parece que es de ley, después de tantas horas largas de comparecencias, de 17 comparecencias a solicitud de este Grupo Parlamentario Popular, prácticamente la totalidad menos una, agradecer no solamente a las personalidades presentes hoy, sino a las demás —ya lo hemos hecho reiteradamente en todas las intervenciones—, pero muy especialmente a la Presidencia, a la Mesa, a la casi totalidad de los Grupos Parlamentarios que integran esta Comisión, que con su presencia han demostrado su solidaridad por el interés de España, en este caso interregional, y muy especialmente decirles que, agradeciendo su asistencia y el interés que han demostrado, pueden tener la absoluta seguridad de que comparecencias de este tipo, que deseamos profundamente que se vuelvan a repetir, tendrán la lógica contrapartida permanente de quienes pensamos que para España lo mejor es reuniones, asistencias y comparecencias como éstas, que no hacen sino beneficiarnos a todos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo.

Como es lógico, esta Presidencia, en nombre de la Comisión, le agradece sus palabras, y me gustaría poner de manifiesto a todos los presentes que este agradecimiento quiero hacerlo extensivo al personal de la Casa.

Y otra cuestión, que todos los Grupos Parlamentario estamos interesados en los asuntos que plantea la oposición, porque la oposición no sólo indaga, informa, sino que, además, sirve de acicate para que el Gobierno y el Grupo que lo apoya pueda cumplir mejor su función.

Muchas gracias.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No todos los Grupos, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.688 - 1981