



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1985

II Legislatura

Núm. 350

COMISION DE PRESUPUESTOS

PRESIDENTE: DON ALFONSO OSORIO GARCIA

Sesión celebrada el viernes, 25 de octubre de 1985

Orden del día:

- Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos a la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1985 (continuación).

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

COMPARECENCIAS:

- DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE FARMACIA
- DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD
- DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA

El señor PRESIDENTE: Señorías, se reanuda la sesión. A la vista de lo sucedido en la tarde de ayer, en que se inició la sesión a las cuatro de la tarde y se terminó a las diez menos cuarto, la Presidencia y la Mesa han tomado la decisión de cumplir estrictamente el horario señalado por el Presidente de la Cámara, de manera que empezaremos con el Ministerio de Sanidad y Consumo, citando

conjuntamente al señor Director General de Farmacia, al Director General del INSALUD y al Director General de Planificación Sanitaria, y los señores Diputados del Grupo Popular que vayan a preguntar a estas personas saben que tienen una hora para esta comparecencia. Una vez transcurrida la hora, es decir, a las once y veinticinco, cualquiera que sea el estado en que nos encontremos, se pasará a otro capítulo de las preguntas. Quiero advertir que, naturalmente, la Presidencia amparará a los Diputados en el caso de que las autoridades comparecientes se extiendan excesivamente en las preguntas. *(Los señores Directores Generales de Farmacia, del INSALUD y de Planificación Sanitaria ocupan sus puestos en la Mesa.)*

Señores Directores Generales, la Presidencia les ruega que sean muy escuetos en sus contestaciones, o sea, que no se extiendan con prolegómenos excesivos.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Ruiz Soto.

El señor RUIZ SOTO: Con la venia, señor Presidente. Buenos días, señores Directores Generales, vamos a empezar la mañana con estas preguntas que quiero realizar al señor Director General del INSALUD. Luego, a continuación, pasaremos, si la Presidencia nos permite, al Director General de Planificación...

El señor PRESIDENTE: Señor Ruiz Soto, yo le permito todo lo que quiera. Usted tiene una hora para los tres.

El señor RUIZ SOTO: Señor Director General del INSALUD, quisiera empezar preguntándole si puede indicarme en qué estado se encuentran las diez nuevas auditorías que el anterior Director General del INSALUD anunció en las comparecencias de los Presupuestos para 1985. Estas auditorías se referían a los principales hospitales y centros del INSALUD. Luego pasaremos a otro tema.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): La situación de las auditorías es diversa; todavía no están entregadas todas; hay tres entregadas desde la Intervención General, que están en el período de estudio por parte de los auditados para hacer sus correspondientes alegaciones y devolverlas a la Intervención. En el momento en que estén todas en bloque, es cuando yo creo que hay que hacer un estudio y una información general.

El señor RUIZ SOTO: Lo que quisiera preguntar al Director General es si se ha terminado alguna de ellas.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Se han terminado ya tres de ellas.

El señor RUIZ SOTO: ¿Nos puede decir qué hospitales?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Me parece que uno de ellos es el de Covadonga; los otros dos hospitales, exactamente, de memoria no los sé. Son tres hospitales que ya están terminados. En el caso de Covadonga, ya se han devuelto las alegaciones correspondientes, tanto de la dirección del hospital como de nuestros propios servicios, y está en la fase final del resumen total de la auditoría. Entonces, en ese momento, es cuando las entregaremos en bloque.

El señor RUIZ SOTO: ¿Las podrá remitir al Congreso?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Sí.

El señor RUIZ SOTO: Muchas gracias.

Yo quisiera ahora hacer una segunda pregunta, sobre cómo se ha realizado el cálculo para afirmar que el gasto de Farmacia se va a reducir en cuatro mil millones de pesetas, esto referido al INSALUD, sobre todo si observamos que las cifras de los gastos de Farmacia del INSALUD vienen siendo presupuestadas todos los años por de-

bajo del gasto real, como usted sabe. Por eso quisiera que me indicara cómo se han confeccionado estos Presupuestos.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): El presupuesto de Farmacia para el año 1986 es de 172.800 millones de pesetas, que significa un crecimiento del 8 por ciento sobre el presupuesto del año 1985, que fue de 160.000 millones de pesetas, siendo el del año 1984, liquidado ya, de 172.000 millones de pesetas.

Se piensa que el gasto de farmacia, que lleva una progresión decreciente sobre el conjunto del gasto total de la institución, es rebajable con una serie de medidas que van muy ligadas a la mejora de la atención primaria y a la implantación de los centros de salud en los que haya un nuevo modelo, que haya más dedicación al enfermo y se pueda sustituir la receta por toda una nueva concepción de la atención. Pensamos que con un crecimiento del 8 por ciento, que es la inflación prevista, podremos hacer frente, junto con muchas medidas de tipo asistencial, al ajuste del Presupuesto.

El señor RUIZ SOTO: Espero que tenga suerte en esas muchas medidas que nos confirma.

Le voy a hacer otra pregunta, ¿cuál ha sido el grado de cumplimiento de la racionalización en la gestión hospitalaria? Por ejemplo, por referirme a un hospital que ustedes conocen, el de Madrid, el Primero de Octubre —perdonen, pero yo soy Diputado por Madrid—, resulta que se deben, según mis cálculos, aproximadamente, unos 1.500 millones de pesetas a los proveedores, a los cuales no se paga desde octubre de 1984, y en alimentación, por ejemplo, se adeudan 300 millones, en farmacia, 500 millones y en materiales fungibles, 900 millones. Usted debe saber lo que significa esto para un hospital que puede verse en cualquier momento privado de un producto farmacéutico de primera necesidad. Por eso quisiera que nos lo aclarara, porque en otros presupuestos ya se ha hablado de que se iba a hacer cargo de los déficit que viene acumulando desde el año 1982/83 el INSALUD en esta materia.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): En este campo se está trabajando y los crecimientos presupuestarios de los años anteriores ustedes los conocen perfectamente; hay que pensar que luego el presupuesto liquidado siempre significa uno, dos, tres o cuatro puntos más sobre el inicial. El Presupuesto inicial viene cerrado y cuando hay insuficiencias hay que buscar cubrirlas por una vía excepcional.

Nosotros pensamos que en todos estos gastos hospitalarios, hay que dar a estos centros, sobre todo por su alto nivel de gasto, un mayor nivel de autonomía financiera. Tenemos que controlar esta gestión económica a través de estos nuevos equipos que tenemos en marcha para estos primeros meses del año 1986, en el que vamos a intentar afrontar de una manera muy seria, con equipos muy profesionalizados, toda la gestión económica de los

hospitales; que funcionen por presupuesto concreto y con una cierta autonomía de gestión presupuestaria a través de unos indicadores. A partir de ese momento yo creo que es cuando podremos hablar con más rigor de cómo podemos ajustar los gastos al Presupuesto.

En cuanto a lo anterior, si hay unas deudas acumuladas, ustedes conocen bien cuál es la técnica presupuestaria de anualidad. Entonces hay que ir incorporando, hay que ir, cuando ya queda insuficiencia, a una operación externa de tesorería o de ampliación, y en esta situación estamos. Se han ido acumulando, al ir bajando el gasto de Sanidad con relación al conjunto del presupuesto de Seguridad Social un punto, dos puntos, etcétera, y estas insuficiencias son las que vienen acumuladas de ejercicios anteriores, que sí es cierto que es así.

El señor RUIZ SOTO: ¿Usted cree que este año quedará solucionado este tema?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Nosotro pensamos que este año se puede solucionar, si no al cien por cien, a un porcentaje muy elevado de los atrasos que tiene contraída la institución.

El señor RUIZ SOTO: Quería hacerle otra pregunta sobre la política que se está llevando para el nombramiento de cargos en los centros hospitalarios. Usted sabe que ésta ha sido una de mis interpelaciones más frecuentes al Ministerio de Sanidad, por la falta de cualificación técnica que tienen casi todos los cargos de responsabilidad en los centros y en el propio INSALUD. Yo le quiero poner dos ejemplos, y por referirnos al Primero de Octubre, el Director de Asuntos Generales del hospital, con todos los respetos a los celadores, es un celador, que no creo que sea la persona capacitada para ejercer este cargo; y en el propio INSALUD de Madrid, el Director de Relaciones Laborales es un celador, que era presidente del Comité de Empresa de este hospital Primero de Octubre que, por lo visto, da un nivel de celadores desusado. Luego, en la dirección de hospitales y en la gerencia de hospitales, quiero recordarle al señor Director General que hay una Escuela de gerencia hospitalaria que emite titulaciones, yo mismo soy titulado por esa Escuela de gerencia hospitalaria, que creo que ha prestado un gran servicio a los hospitales del país, y quiero preguntarle si se va a seguir utilizando la misma política que hasta ahora, o se va a requerir cualificación técnica para el nombramiento de directores y gerentes.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): La cualificación técnica no es, desde luego, en muchos casos discutible, puede haber alguna excepción que tenga otras valoraciones, pero los nuevos equipos, estos nuevos equipos con un gerente y tres directores: el médico, el de enfermería y el de servicios generales, se va a hacer, insisto, en un primer avance, para 35 hospitales, grandes hospitales, y va a ser con criterios tremendamente técnicos. Para garantizar esto más todavía lo vamos a hacer con unas empresas externas, para que

no haya luego estas opiniones que pueden ser objetivas, o subjetivas en muchos casos. Se va a hacer con empresas especializadas en la selección de personal altamente cualificado, para buscar las personas lo más cualificadas posible en esta nueva etapa de gestión hospitalaria. Además va a haber una tremenda transparencia con la presencia de todos los interlocutores que deben estar presentes en una decisión de este tipo, fundamentalmente los directores provinciales que son los que luego tienen que llevar la gestión muy directa de todos estos centros, y vamos a buscar la mayor de las cualificaciones. Esto ya está en marcha y tendrán ustedes noticias muy rápidamente de ello.

El señor RUIZ SOTO: Yo creo que el señor Director General reconoce que hasta ahora no se ha hecho con esos criterios.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Yo no lo reconozco, creo que puede haber algún caso excepcional.

El señor RUIZ SOTO: Es que yo le hacía dos preguntas concretas sobre dos casos de Madrid, pero le puedo poner muchos más.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Son puestos, en algún caso, de libre designación, y no se valora sólo la cualificación técnica, sino que se valoran muchas otras actitudes, experiencias y comportamientos, y cuando los directores provinciales, que son los máximos responsables y conocen perfectamente su área, toman estas decisiones por algo será. Luego lo que hay que juzgar es la gestión, no el inicio del nombramiento.

El señor RUIZ SOTO: Yo me refería a que muchos de estos cargos están politizados y la mayoría son miembros del Partido Socialista.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Esto a mí no me consta, porque no se lo preguntamos a nadie.

El señor RUIZ SOTO: Vamos a seguir con otra pregunta. ¿Qué política se está siguiendo para reducir la lista de espera en las consultas internas de los centros hospitalarios? Usted sabe que existe un verdadero colapso también en las consultas externas y esto perjudica a las consultas internas, o sea, a las interconsultas en los hospitales, y quisiera saber, señor Director General, qué medidas se van a tomar sobre esto.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Se están tomando en este plano bastantes medidas. En primer lugar, donde se ve que hay una mayor masificación, y se ha detectado a lo largo de estos últimos tiempos, se están construyendo centros de menor número de camas. Centrándonos en la provincia de Ma-

drid, por la que usted es Diputado, se va a abrir rápidamente el hospital de Leganés, que va a descongestionar el área Sur. Esto por una parte.

Por otra parte, la creación de centros de salud va a desahogar bastante las consultas ambulatorias. Vamos en la tendencia —a cuatro o seis años, porque la reforma de un sistema tan enormemente grande como es la atención sanitaria pública requiere un poco de tiempo— de que los especialistas hospitalarios salgan también al área, con lo cual vamos a tener sólo dos grandes niveles, el de atención primaria, el de atención hospitalaria, y el especialista no lo vamos a duplicar, tenemos a especialistas en ambulatorios y a especialistas en hospitales; vamos a sacar al especialista del hospital también al área y vamos a crear una atención primaria, con unas dedicaciones, en vez de dos horas y media diarias, de siete horas y media, las cuarenta horas semanales.

Todo este conjunto de medidas, y muchas más, van precisamente en la búsqueda del objetivo fundamental, que es mejorar la atención y sobre todo evitar la masificación, que es uno de los problemas que más nos preocupa. Pero también hay que tener presente que con la misma o parecida estructura en tres años ha habido que atender a cuatro millones más de ciudadanos, y los números no cuadrarán. Cuando tenemos un índice hospitalario del 80 ó 95 por ciento, si hay que atender a más gente, en algunos puntos concretos se plantean estos problemas, y la solución no es tan voluntarista, se necesita para hacer un hospital, a lo mejor, tres años, y hay ahí un problema que se va detectando de una manera concreta.

Uno de nuestros grandes objetivos es disminuir las listas de espera en los pocos lugares que todavía nos presentan puntos importantes y negativos.

El señor RUIZ SOTO: Yo sé que ése es un objetivo constante de todos los directores generales del INSALUD, pero es un objetivo hasta ahora utópico y nunca conseguido. Me parece muy bien que se abra el hospital de Leganés —hace ya tiempo que en las ciudades del entorno de Madrid debería haberse hecho—, pero lo que sí le quiero recordar es que, por ejemplo, el de Móstoles está todavía a falta de terminar y de inaugurar todas las camas —y eso que lo inauguró el señor Ministro con gran pompa y boato—. De todas formas, me parece que inaugurar hospitales es una cosa buena para el país.

De todas maneras quisiera recordarle al señor Director General que, debido a la masificación, hay consultas externas en que se da la citación para un año —yo le puedo hablar de la mía— y que hay algunas en las que ya ni se da citación, como pueden ser oftalmología, alergia o psiquiatría. Este es un tema en el cual el señor Director General va a tener, yo creo, graves dificultades con el presupuesto. El mismo ha reconocido que hay cuatro millones más de usuarios, más el porcentaje de este año, y los presupuestos están por debajo de lo que ha aumentado toda esa población; luego eso está claro, a más usuarios menos tiempo en las consultas, como ya de hecho, a lo largo de otra pregunta que le haré, lo vamos a demostrar.

Yo quisiera ahora preguntarle qué política se está si-

guiendo para la elaboración del coste de cama en centro hospitalario. Usted sabe que en los presupuestos para 1985 el coste de cama de asistencia concertada era de 10.450 pesetas y este año aumenta solamente a 10.879, unas 420 pesetas más, mientras que el coste de cama en centros públicos pasa de 13.000 pesetas a 15.381, lo que eleva extraordinariamente la cama en los centros públicos y no se hace así en comparación con los centros privados o concertados, y al decir privados no lo digo peyorativamente, con la idea que muchas veces tienen en el Partido Socialista de que sean camas de sanatorios privados con ánimo de lucro. Usted sabe que hay hospitales que no tienen lucro, ya que son de Diputaciones, de instituciones benéficas, y, sin embargo, no se pueden mantener con este coste y con este agravio comparativo entre las camas públicas y las privadas.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Sobre el tema de los conciertos habría mucho que hablar. Esas cifras que da son medias en un caso y en otro. Se mide, por un lado, sólo los hospitales y, por otro, lo concertado. Usted sabe que en lo concertado hay siete grupos, muy distintos un tipo de otro; que no se pueden contemplar junto con lo concertado hospitalario servicios concertados; y que, además, toda la infraestructura que hay en un sitio y en el otro es muy diferente. Para hacer una comparación homogénea habría que ver si los indicadores que hay en nuestros hospitales son los mismos que en los centros concertados. Y cuando digo concertados digo todos los concertados, como usted también muy bien dice, porque sólo la tercera parte de los conciertos son privados, las otras dos terceras partes son públicas, son administraciones locales, son cabildos, son diputaciones, son Comunidades Autónomas, y son, también, algunos centros que yo llamaría parapúblicos, como podría ser la Cruz Roja, etcétera.

Si nosotros buscáramos los mismos indicadores veríamos que los costes eran similares en ambos segmentos. Porque si tenemos menos trabajadores por cama, en un caso que en el otro, si tenemos menos inversiones, si tenemos un equipamiento mucho más obsoleto, los costes tienen que ser menores. Tendríamos que comparar a los mismos niveles de infraestructura para dar los mismos niveles de calidad, si la comparación es homogénea; si no es así, la comparación no es más que subjetiva, porque no tenemos la misma capacidad para imponer unos indicadores en un tipo de concierto que los que a nosotros mismos nos imponemos.

Yo creo que en el tema de conciertos hay mucho que hablar, porque no se debe mezclar todo. Hay cosas concertadas, como puede ser una prueba alérgica o un servicio de rayos; hay hospitales muy pequeños que lo que hacen, más que nada, es hostelería o mantenimiento y no tienen esas infraestructuras carísimas que tienen los hospitales de la Seguridad Social, que, a lo mejor, no serían rentables en otro segmento.

No me preocupa el lucro o no lucro. Este es un sistema mixto y cada uno debe estar a lo suyo. Nosotros ahí no tenemos ninguna historia que contar. Pero quiero decir

que hay 40.000 millones de pesetas en conciertos privados y más de 90.000 millones de pesetas en conciertos públicos. Por eso yo creo que éste es un segmento en el que, cuando va ampliándose la necesidad de universalizar la asistencia a más velocidad que la infraestructura que somos capaces de crear, tenemos que entrar en esta línea de conciertos que considero, en muchos casos, razonables y, en otros, con dificultades por unas partes o por otras. Pero en este caso nadie es ni el malo ni el bueno de la película.

Para centrar el asunto diría que para comparar hay que hacerlo en situaciones comparables, con el mismo número de enfermos, de trabajadores, de equipamiento, etcétera. Ahí es donde, a lo mejor, tiene usted mucha razón, pero no lo sabemos porque no hemos ido a ese plano de comparar en condiciones de igualdad.

El señor RUIZ SOTO: Muchas gracias. De todas maneras, señor Director General, usted conoce, sin duda, aunque su cargo es de reciente nombramiento, pero será solidario con el anterior Director General, que los hospitales privados van detrás de los otros, porque el Ministerio o el INSALUD ha utilizado los presupuestos, muchas veces, para retrasar los pagos, otras veces para no concertar camas, y así se van cerrando hospitales y sanatorios privados que han cumplido una función muy importante como complementarios del INSALUD, porque el INSALUD concierda cuando tiene sus hospitales y sus centros asistenciales atascados, y como ahora está claro que su inclinación es hacia la sanidad pública, utiliza esos presupuestos para bajar conciertos o para no concertar, con lo cual tienen que cerrar esos centros privados, que también tienen personal con su dedicación, y muchos de ellos no han podido alcanzar el grado de desarrollo de los hospitales del INSALUD porque nunca han sido concertados con la misma ecuanimidad que lo han sido los hospitales públicos.

Me quejo de que hay unos hospitales que están más cualificados porque económicamente están más dotados y no hay igualdad con los demás. Yo no me inclino sólo hacia la medicina privada, usted sabe que yo ejerzo en un hospital público, estoy muy orgulloso de hacerlo y seré un médico de hospital público toda mi vida, pero creo que no se ejerce la equidad. Yo mantengo la posición de que se están utilizando los presupuestos del INSALUD precisamente para ejercer la política de hospitales públicos, hospitales privados en el INSALUD.

Paso a la siguiente pregunta. El anterior Director General del INSALUD dijo que las necesidades asistenciales sanitarias de la población, con el presupuesto que tenían, resultaban inferiores, en pesetas constantes, a las de los anteriores.

El pasado año se hablaba en los Presupuestos Generales del Estado de un tiempo medio por visita en los ambulatorios de casi siete minutos. En los Presupuestos de 1986 podemos leer en la Memoria que se intenta conseguir un tiempo medio por visita de ocho minutos y en los presupuestos del INSALUD, se habla de quince minutos. Sin embargo, analizando los programas vemos que en al-

gunos ambulatorios de asistencia primaria no se va a poder llegar a los cinco minutos. Si, como usted muy bien ha dicho antes, a los cuatro millones de usuarios que se han integrado hay que añadir los de 1985, con un incremento previsto de un 5 por ciento, es decir, casi un millón más de beneficiarios del año 1984 a 1985, llegamos lógicamente a lo que dije antes: a más usuarios de la sanidad, a más beneficiarios y menos presupuesto, menos tiempo de dedicación. Porque si hay más demanda y el tiempo de los médicos es igual, tendrán menos asistencia, sobre todo cuando, como le estoy diciendo, se están cerrando centros de medicina no pública, que incrementarán las listas de espera. Esta es una acusación permanente que yo les hago y efectivamente es así.

Yo sé las dificultades presupuestarias que existen. En Sanidad siempre estamos tropezando con los presupuestos. Pero lo que tienen que decir ustedes al país es que no pueden optimizar la asistencia y, además, que ésta va a ser mala porque no hay dinero. Esto tendrán que decirselo, porque si no no pueden mantener menos presupuestos, más usuarios y una mejor Sanidad. Habría que darles a ustedes el premio Nobel y yo creo que todavía no se lo merecen, con perdón.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Yo, desde la responsabilidad que tengo, voy a intentar no tener que decirle nunca a los ciudadanos de este país que tenemos peor asistencia sanitaria. El equipo que estamos trabajando vamos a hacer todo lo posible porque nos den el premio Nobel. Creo que lo podemos hacer, no conseguir el premio Nobel, pero sí la mejora.

Lo podemos hacer porque vamos a crear 6.000 puestos de trabajo en 1986, porque vamos a aumentar el tiempo de consulta de los médicos de la atención primaria en 250 centros de salud, de doce horas y media a cuarenta horas a la semana. Vamos a multiplicar, prácticamente por tres, el tiempo de los equipos de asistencia de contacto directo con el ciudadano. Además, la población que se incorpora, en muchos casos, tiene un coste muy marginal, tanto coste económico como coste sanitario en cuanto a tiempo de utilización. Se nos han incorporado, por ejemplo, los jóvenes entre los veintiuno y veintiseis años. Estos jóvenes demandan una asistencia sanitaria inferior en la media a la que demanda una persona de setenta años. Puede crecer el número, pero ¿qué es lo que se nos ha incrementado? Una población joven que hace muy poco uso de la sanidad, porque todavía tiene un nivel de salud muy alto.

Creo que lo podemos hacer porque nuestros hospitales tienen una ocupación del 81 ó el 82 por ciento, pero podemos subir al 90 ó al 91, ¿por qué no? Se puede mejorar la gestión, ya que todavía hay capacidad. Lo que sería más fácil es poder hacer pedacitos de estos grandes hospitales de 2.000 camas e irlos poniendo en donde quisiéramos. No lo podemos hacer y tenemos que construir hospitales de 350 camas. Vamos a hacer doce, antes del primer trimestre de 1986 y dos más en el primer semestre, y tres grandes hospitales, no grandes en cuanto al número de camas, ya que no queremos pasar de las 350 ó 400,

en puntos especialmente conflictivos en cuanto a población. Tampoco hemos diseñado nosotros los movimientos migratorios. Porque se habla mucho de masificación. Efectivamente, hay mucha masificación en Madrid, pero no en Albacete o en Soria o en otras provincias. No podemos hablar de modelos sanitarios refiriéndonos sólo a Madrid, porque Madrid tienen muchos habitantes, pero se han acumulado en muy poco tiempo. Sí podemos hacerlo. Yo le digo que soy solidario con este presupuesto porque creo que es el mejor presupuesto posible, dada la situación en que se encuentra este país. Muchos otros Ministerios crecen por debajo de la inflación, y en el caso del INSALUD se mantiene la inflación prevista. Cuando hay un esfuerzo de solidaridad, nosotros tenemos que asumirlo. Yo lo haré mejor o peor, pero voy a hacer todo lo posible porque este país no tenga peor asistencia sanitaria, sino una mucho mejor asistencia sanitaria, y además no como una declaración de intenciones más o menos voluntarista, sino con indicadores al final del año 1986.

El señor RUIZ SOTO: Muchas gracias, señor Director General, pero no se puede mantener. Este es un estancamiento real del presupuesto, un presupuesto totalmente insuficiente por el aumento del número de beneficiarios. Otra cosa es que usted haga declaraciones triunfalistas, que ya tendremos ocasión de comprobar. Lo que se dice aquí se escribe en el «Diario de Sesiones» y luego puede ser utilizado en su contra. Ya el señor Ministro tuvo que resguardarse de las muchas cosas que dijo nada más comparecer aquí.

Quisiera ahora plantearle otro problema. Usted sabe que la semana que viene seguramente —se nos ha juntado todo— se va a plantear en el Pleno del Congreso de los Diputados la ley general de Sanidad. Yo quisiera preguntarle cómo han interpretado en estos presupuestos que dentro de poco, para primeros de año por ejemplo, ustedes van a tener la obligación de la asistencia psiquiátrica, para cuya atención veo que en el presupuesto sólo se adjudican unos 680 millones. ¿Me quiere decir cómo van a financiar con 680 millones la asistencia psiquiátrica?

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Pienso que es un problema de tiempos. El presupuesto de 1986 se elabora en el año 1985; se discute aquí en los meses de octubre, noviembre y diciembre, y ustedes, los señores Diputados y Senadores, tienen en la mano aprobar o no la ley de Sanidad. Yo no sé cuándo la van a aprobar ustedes ni tampoco lo sabe el Gobierno. Se dice que se va a aprobar en enero, febrero o marzo; habrá un momento en que se apruebe. Si esa ley lleva consigo unas nuevas prestaciones, que las lleva, es fácil pensar que podría tener una disposición final o adicional —de esto saben ustedes bastante más que yo— en la que se diga que los gastos que genere se tendrán que añadir al presupuesto. Esto está en sus manos, no en las nuestras. Si se piensa que la primera anualidad de la ley, que cuando se hizo el estudio financiero se podía evaluar en unos 26.000 millones de pesetas —yo participé en aquello y por eso recuerdo la cifra— y se dice en una disposición

final que habrá que aportar al sistema, además del presupuesto que ya tenemos, 26.000 millones de pesetas ¿por qué no vamos a poder cumplir ese mandato que nos dan ustedes a los gestores? Lo tendremos que cumplir si nos dan los medios; si no, claro que tendremos dificultades.

El señor RUIZ SOTO: Trataremos de ayudarle, señor Director General, por la falta de previsión de este presupuesto para que tenga usted dotación.

Quisiera preguntarle ahora sobre el programa de apoyo administrativo, capítulo de personal. Veo que la asistencia sanitaria se está recortando, pero se aumentan otros gastos. Este programa de apoyo pasa de 44.000 a 48.000 millones, quitando los porcentajes, con sólo un aumento de 69 personas respecto al año anterior, porque pretenden ustedes reducir el absentismo laboral. Es curiosa esta afirmación cuando en otras entidades de la Seguridad Social se fijan otros porcentajes —el 5 por ciento en el INSERSO, el 6 por ciento en el INSS—, y si analizamos los programas, en el proyecto presentado no figuran individualizados en el texto de cada programa los indicadores correspondientes al año 1985. Este año, en la partida de los presupuestos aparecen en blanco los indicadores que otras veces figuraban en ellos; yo no sé si no les ha dado tiempo o qué les ha pasado, no quiero pensar que haya habido mala intención en esto, señor Director General.

Queremos inquirir por qué este aumento respecto al año anterior.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): El que no lo hubiera en el año 1985 pudo deberse a algún problema técnico. Además, los presupuestos por programas se implantan de una manera más oficial en el año 1986 para el conjunto de toda la Seguridad Social y el que haya estos indicadores responde a unos planteamientos y a una manera de ver el problema.

Presupuestar por programas tiene siempre la parte de previsión, y en esa parte se han hecho esas valoraciones. Esos indicadores se pueden ir modificando; valorando y ajustando a lo largo del ejercicio. El tiempo nos dirá si los indicadores de seguimiento eran los correctos programas. En un proceso de reglamentación continua, como es la presupuestación por si esos modificadores no son los correctos, hay que modificarlos a través de la experiencia porque el presupuesto dura un año, pero la actividad dura toda la vida. Debemos ir pensando que un año no es mucho, cuando podemos ir modificando en cada anualidad estos indicadores para el seguimiento de estos programas a través de una serie de objetivos concretos.

Yo pienso que estos indicadores se han hecho con unos planteamientos serios. El tiempo nos va a decir, a través de esos modificadores, si tenemos que modificar nuestros planteamientos y, si es así, lo haremos.

El señor RUIZ SOTO: Yo creo que los tendrán que modificar, como pasó el año pasado y el anterior.

Por último, quiero resaltar al señor Director General que en los presupuestos del INSALUD, como en los de la

Seguridad Social, no se han cumplido los requisitos previstos en el Real Decreto-ley 36/1978, de 16 de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, que habla de participación de los interlocutores sociales, así como lo dispuesto en los Reales Decretos de 30 de junio de 1979 sobre competencias de los Consejos en orden a la elaboración y no a la mera información de los anteproyectos de presupuestos de los órganos rectores de la Seguridad Social. El anteproyecto de ley y todo el conjunto de la financiación fue rechazado por mayoría absoluta, sin que se haya buscado con posterioridad otro agrado a estos interlocutores. Y quiero decirles que, entre otros, ha merecido el rechazo de la UGT, aparte de los restantes interlocutores.

El señor DIRECTOR GENERAL DEL INSALUD (Magro Fernández): Creo que los Consejos de las entidades gestoras tienen unas competencias —que recoge el artículo 1.º de los Decretos de constitución— de evaluación y de control, pero no suplantación de la gestión. Estos Consejos ejecutivos no son los que gestionan las instituciones, sino que controlan, vigilan y siguen la gestión. Se les presenta un anteproyecto de presupuesto, se discute, se presenta otra vez en otro Consejo General, se vuelve a discutir, teniendo muy en cuenta en muchos casos las puntuaciones que allí se habían presentado, aunque tampoco les parece suficiente; se va a un tercer Consejo, pero los tiempos para llegar aquí el 1 de octubre con los Presupuestos, impiden llegar a un nivel de acercamiento suficiente. Hay que seguir gestionando porque este órgano no es el que gestiona, sino el que critica, controla, vigila, sigue, etcétera. Además, en el último Consejo General, que tuvo lugar la semana pasada, ya se aprobó la Memoria del año 1984, que, como usted sabe, también estaba bloqueada, porque hubo que introducir una serie de modificaciones que habían pedido los interlocutores sociales. El presupuesto no es un documento que podamos tener permanentemente en debate, porque hay que traerlo aquí antes del 1 de octubre.

El señor RUIZ SOTO: Yo querría resaltar aquí que este presupuesto no sólo goza del rechazo de este Diputado en lo que respecta a la Sanidad, sino de todos los organismos que están en estos centros institucionales.

Ahora, querría dirigirme al señor Director General de Planificación Sanitaria. Empiezo con la primera pregunta y le ruego la mayor brevedad, en honor a lo que nos ha dicho el Presidente, para que podamos acabar a las once y veinticinco.

¿Cuándo se va a producir definitivamente la integración de los efectivos asistenciales de la AISNA en el INSALUD? Porque usted sabe que en anteriores comparencias se ha dicho que daban un plazo de seis meses para esta integración a partir de la aprobación de los presupuestos, y como vemos que hay una partida dentro de estos presupuestos de 10.313 millones de pesetas, le hacemos la pregunta porque nos produce extrañeza.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): Señor Presidente, señores Di-

putados, si se contempla la partida de transferencias que el Ministerio de Sanidad hace al AISNA en el presupuesto del año 1985, y se compara con el presupuesto para 1986, como habrá comprobado S. S. hay un «decalage» importantísimo que supone un 288 por ciento menos. Es decir, pasamos de las transferencias corrientes en el Capítulo I y II, que son de personal, de 14.762 millones a 5.271 millones; y en el Capítulo de Inversiones pasamos de 1.645 millones a 1.480 millones, o sea, lo que transfirió en 1985 el Ministerio a la AISNA eran 16.000 millones en números redondos, y lo que se transfiere en el 1986 es de 6.000 millones. Quiere ello decir que dos tercios o más de lo que era la AISNA como instituto no integrado en la red del INSALUD se ha transferido ya.

Hay problemas de transferencias de algunos hospitales concretos, de algunas instituciones de la AISNA en algunas Comunidades Autónomas, como pueden ser aquellos hospitales específicos, tales como leproserías o algunos balnearios, que hay algunas Comunidades Autónomas que los quieren incorporar a su red, el INSALUD también, y por este motivo es por lo que aún está pendiente de transferir este tercio que nos queda de la AISNA y esperamos que antes de final de año, o a principios de enero, esté totalmente realizada esta transferencia.

El señor RUIZ SOTO: Así lo deseamos, señor Director General, para que no aparezca otra vez en los Presupuestos Generales del Estado.

También quisiera saber qué medidas están previstas para conseguir el autoabastecimiento en el mercado de plasma y sus derivados. Usted sabe que este fue un proyecto de ley que nosotros presentamos al Congreso y que contó con la práctica unanimidad de todos los Grupos Parlamentarios; que el Ministerio propondría en poco tiempo un plan para eso, y que a nosotros nos preocupa muchísimo, sobre todo por la plasmaféresis de nuestros enfermos hemofílicos.

Como muy bien sabe el Director General de Planificación Sanitaria, y además en el INSALUD se ha hecho una gran obra con esto, hay un problema que se deriva para estos enfermos no sólo de la ausencia de plasma, sino la terrible complicación que tienen porque son contagiados por el SIDA en el plasma que se importa de Estados Unidos, y que se obtiene de los sitios donde se verifican los focos de contagio. Ese es el motivo de que le haga esta pregunta con gran interés.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): Ayer precisamente salió en el «Boletín Oficial del Estado» un Real Decreto que se aprobó en Consejo de Ministros, en el que se reestructura todo el Plan Nacional de Hemoterapia.

Evidentemente en el tema de la sangre nosotros tenemos en este momento tres problemas, que son los que de alguna manera se pretenden resolver con el Real Decreto y la Orden Ministerial que desarrolla algunos de sus aspectos.

En España tenemos actualmente 183 bancos de sangre; de éstos una gran mayoría son bancos muy pequeños, lo

que hace que no se puedan derivar productos de sangre excedentes de estos pequeños bancos a la industria fraccionadora nacional para poder ser aprovechada esa sangre. El nivel de donaciones en nuestro país es bajo; en algunas Comunidades Autónomas estamos a nivel europeo, como puede ser Navarra, pero en otras estamos muy por debajo de la media que sería aconsejable, que son aproximadamente 46 donaciones por 1.000 habitantes.

Comparativamente, también aquellas Comunidades Autónomas donde hay un alto nivel de donación, como por ejemplo Navarra, tiene un más bajo nivel de transformación del excedente de sangre del que puedan tener.

En este sentido, nos encontramos con que siguiendo los parámetros que nos dictan el Consejo de Europa y la OMS, y estando totalmente de acuerdo con lo que dice S. S. de que la mayor garantía para poder tener un buen nivel es el factor 8 —que es el que fundamentalmente se está intentando conseguir, por la repercusión que tiene, en todos los organismos internacionales que recomiendan el autoabastecimiento— en sangre total nosotros nos autoabastecemos, y sin embargo tenemos un déficit muy importante en plasmaféresis. Tenemos muy poca concienciación ciudadana de que hay una manera de donar sangre, que es la plasmaféresis.

Como usted sabe, en el Real Decreto se estructura la política de hemoterapia a tres niveles: un banco comunitario, un banco de sangre y luego el banco hospitalario.

Pretendemos al mismo tiempo, y ya está en marcha, una campaña publicitaria muy agresiva, que fomente la solidaridad de los ciudadanos en el sentido de aumentar el nivel de donación de sangre. Para eso hemos tenido que saber de dónde partíamos, porque hasta ahora no conocíamos este dato. Quiero decir, que según los registros de las hermandades de sangre existen un millón y medio aproximadamente de donantes, pero eso no quiere decir que haya millón y medio de donantes de sangre habituales en nuestro país —y usted sabe como yo que no es así—, porque toda persona que acude una sola vez a un centro a donar sangre queda registrado como donante, aunque no vuelva más. Si nos referimos a la población efectiva de donantes que tenemos en nuestro país, actualmente estamos en 500.000. Lo necesario para poder autoabastecernos sería llegar al millón de donantes, que es un poco el esfuerzo solidario que tenemos que hacer todos los españoles —y que la Administración va a fomentar en los medios de comunicación con una campaña tendente a eso— pero, al mismo tiempo, queremos garantizar al ciudadano —y así viene en el Real Decreto— que la sangre que él da gratuitamente, el dinero que se pueda obtener por el fraccionamiento de los excedentes de esta sangre tenga un control riguroso, y sepa que no se emplea nada más que en beneficio de esos propios donantes y de los propios ciudadanos. Así queda contemplado en el Real Decreto y, además, con esta estructura de bancos comunitarios pretendemos que aquellos recursos de excedente que actualmente se pierden se puedan utilizar.

Asimismo, la industria fraccionadora exige actualmente como medida de garantía que en aquellos casos, como la plasmaféresis, en que lo único que se permite por una

disposición transitoria es que sea retribuido por el gran déficit que tenemos, sea obligatorio hacer pruebas de detección de anticuerpos, no solamente del SIDA, sino de hepatitis y otros, lo mismo que en el plasma que se importe de otros países hasta que seamos autosuficientes nosotros mismos.

El señor RUIZ SOTO: Muchas gracias, señor Director. Aunque en las preguntas que he hecho me he referido al Director General del INSALUD, querría preguntarles sobre esa partida de 680 millones de pesetas para la asistencia psiquiátrica. ¿Cómo van a contemplar ustedes la asistencia psiquiátrica, si es como hasta ahora, me figuro, con las atenciones en los centros hospitalarios, o piensan usar alguna otra fórmula para mejorar esta asistencia psiquiátrica?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Virgil Martín): Como usted muy bien sabe, se hizo un proyecto de reforma de la atención psiquiátrica —que fue hecha por expertos independientes de la Administración—, documento que luego la Administración asumió porque nos parecía muy coherente con un proyecto de atención psiquiátrica, de atención a la salud mental de todos los españoles. En este documento o proyecto, los psiquiatras y los psicólogos españoles que participaron en él opinaban que hay que atender la salud mental desde los centros comunitarios, desde los centros de atención primaria. La cuantía de esta partida que el Ministerio de Sanidad da al INSALUD como órgano gestor destinado a la psiquiatría, va destinada fundamentalmente a montar equipos de atención primaria inmersos en los centros de atención primaria.

En este año —próximamente estará la convocatoria en los Boletines— se van a montar 50 equipos de atención primaria inmersos en los centros de atención primaria, y queremos que el próximo año el INSALUD instrumente las mismas medidas, pero ya incluyendo equipos de atención psiquiátrica en áreas de hospitales de la Seguridad Social.

Como usted sabe, actualmente en atención primaria la octava causa de consulta en un ambulatorio es la depresión, con la dificultad que tiene interpretar esto, porque nosotros pensamos que más que el ciudadano y el médico reconozcan como diagnóstico la depresión —usted que es médico sabe que son síntomas que muchas veces el paciente no refleja o que los médicos no interpretamos— quiere decirse que si se reconoce como octava causa la depresión, hay que suponer que entre omisiones de una y otra parte, quizá sea la quinta causa de frecuentación en ambulatorios.

Al mismo tiempo, cada vez tenemos una mayor demanda en nuestros hospitales —y además creemos que tiene que ser así para quitarle el aspecto marginal que pueda tener hasta ahora la atención psiquiátrica— de que se contemple la atención a la salud mental dentro de las prestaciones que pueda dar un hospital público no precisamente destinado a esta especialidad.

Tenemos que atender, asimismo, en los hospitales a una

población a la que generamos una patología determinada, como son aquellos enfermos a los que se da un diagnóstico de no curación o aquellas personas que pasan por las unidades coronarias por problemas de infarto en una edad joven, que usted sabe tan bien como yo que luego generan problemas emocionales muy importantes por tener sobre sí un diagnóstico tan importante. De modo que nosotros entendemos la atención psiquiátrica como una gran atención preventiva en los centros de atención primaria y, al mismo tiempo, como una especialidad dentro de un hospital de la Seguridad Social.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ruiz Soto.

El señor RUIZ SOTO: Le iba a formular dos preguntas, pero se las voy a agrupar en una sola. Se refieren a las unidades básicas y a los centros de salud en las distintas localidades, que me parece que se están ateniendo a criterios puramente demográficos. Usted sabe que a algunos pueblos les están dejando sin médico a ciertas horas del día. Esto está creando una gran preocupación, sobre todo en las zonas rurales, no tanto en las grandes capitales.

Queríamos preguntarle cómo piensan suplir estas deficiencias en esas zonas y si piensan convocar oposiciones y concursos de traslado para médicos titulares que, como usted sabe, es un grave problema que se viene arrastrando desde hace mucho tiempo.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Virgil Martín): Nosotros entendemos el centro de salud de una manera diferente según sea un centro urbano o un centro rural porque, como usted muy bien dice, el condicionamiento socio-político y socio-económico y las geografías son muy diferentes.

Lo que también tenemos claro es que un centro de salud no lo podemos denominar así, porque sería un fraude para los ciudadanos, sino parte de un índice demográfico de atención. Voy a intentar explicarme mejor. Un centro de salud, en el que entendemos que se tienen que dar prestaciones que cubran el 90 por ciento de las necesidades de un ciudadano en el área rural, que no atienda a una población, salvo casos excepcionales —como se dice en la normativa— por encima de 10.000 habitantes, supone una muy mala inversión, imposible de mantener. Es decir, para que las cosas tengan utilidad deben tener un índice de utilización. No se concibe tener un aparato de radiología, por ejemplo, en un centro de salud cuando se atiende a poblaciones de escasa demografía, porque el índice de utilización del aparataje sería de una o dos radiografías-día, lo que bajaría la técnica y por tanto la calidad y, al mismo tiempo, la fiabilidad de la prueba. Lo mismo nos pasaría con la analítica o con el desplazamiento de especialistas.

Nosotros decimos que los centros rurales, salvo casos excepcionales de aislamiento geográfico que no tienen otra forma de atención, tendrán que atender a poblaciones entre 10.000 y 20.000 habitantes —que, por otro lado, es lo que recomienda la Organización Mundial de la Sa-

lud en este tipo de cuestiones— para que puedan tener una coherencia en cuanto a trabajo.

De todos modos, la población rural nunca se quedaría desatendida, independientemente de que el médico sea adscrito al centro de salud. Lo que se dice muy claramente es que el médico tiene que pasar consulta diaria de dos horas y media en el núcleo donde tienen la titularidad, y como los centros de salud tienen que incorporar a personas que están dentro de la isocrona de treinta minutos, en el tiempo que estén en el centro de salud se comunicarán allí los avisos urgentes y el médico se desplazará a atender ese aviso urgente.

En cuanto al concurso de traslados, como usted muy bien sabe, es una competencia transferida a las Comunidades Autónomas el poder convocar concurso de traslado de los médicos titulares. En el Ministerio, y en la etapa anterior del señor Magro en la Dirección General de Servicios, lo que hemos intentado, y creo que con éxito, gracias a la colaboración de todas las Comunidades Autónomas, es que para este colectivo que actualmente lleva cuatro años sin tener un concurso de traslados se puede convocar un concurso de todas las Comunidades Autónomas. En este sentido, se ha elaborado un Real Decreto que lo posibilita, que está actualmente en el trámite que exige un Real Decreto. Todas las Comunidades Autónomas están de acuerdo en sacar, como mínimo, el 80 por ciento de las plazas que tienen vacantes. La mayoría de ellas sacará el cien por cien, lo que viene a suponer entre 1.300 y 1.500 plazas. Además, en este concurso entran también las plazas que quedan vacantes cuando una persona se traslada. Este concurso se haría, además de público y con las competencias que tiene cada Comunidad Autónoma en este aspecto, unificado a nivel nacional para evitar, entre otras cosas, que un médico titular tenga que examinarse a lo mejor 16 veces, según que haya pedido plaza en las distintas Comunidades Autónomas. También hemos llegado a un acuerdo en cuanto al baremo. Por lo tanto, nosotros pensamos que, siguiendo los plazos lógicos que tiene que cumplir el Real Decreto para su instrumentación, dentro de la primera quincena de diciembre estará publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

El señor RUIZ SOTO: Le voy a formular la siguiente pregunta, y le ruego brevedad para que podamos dirigirnos al Director General de Farmacia. ¿Cuál va a ser la nueva normativa de concertos que se indica entre las actividades a desarrollar por su Departamento en 1986?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): Actualmente, en la Dirección General de Planificación estamos trabajando en dos líneas. Una de ellas consistía en evaluar lo que teníamos, mirar los recursos disponibles para, de acuerdo a ellos, desarrollar la política sanitaria que ofertó el Gobierno a los ciudadanos.

En esta línea de evaluación, que yo creo que hemos finalizado, nos encontramos con que tenemos que incorporar nuevas técnicas para instrumentar mejor la política sanitaria. Estas nuevas técnicas van en tres sentidos que

ya están instrumentados. No es una idea original, porque, desgraciadamente, tenemos pocas ideas originales, sino que es una copia de lo que se hace en otros países. Es decir, tenemos que sacar una norma de acreditación de los hospitales como estructura, en la que se determinen los metros que debe tener un hospital destinados para comedor, para biblioteca, etcétera, todo eso que tanto usted como yo padecemos en este momento cuando trabajamos en un hospital, porque primero hablamos del número de camas que debe tener un hospital y al final decimos qué es lo que queremos que haga ese hospital.

Queremos hacer una normativa en este sentido y, al mismo tiempo, acreditar todos nuestros centros desde el punto de vista de la estructura y de personal, con el fin de que esa acreditación al exigir primero a los hospitales públicos, luego sea válido para acreditar hospitales privados y, de acuerdo con eso, establecer una nueva normativa de conciertos.

En ese mismo nivel no solamente queremos acreditar hospital por hospital, sino servicios, porque puede darse el caso de que haya hospitales con un gran desarrollo tecnológico, con una alta calidad asistencial que corresponda a uno, dos o tres servicios, y no a la globalidad del hospital. Entonces, como viene contemplado en la propia Ley de Sanidad, se podrán establecer servicios de referencia no necesariamente por hospitales enteros.

En este momento se está desarrollando ya un concurso público que se adjudicó a una empresa especializada, que ya hizo una experiencia de este tipo en Asturias, para poder analizar el coste por proceso sanitario.

Nosotros creemos que es más justo no pagar todas las camas por igual, sino decir que una cama de cirugía cardiovascular, en condiciones normales, cuesta tanto, y una cama para una neumonía cuesta tanto. Y en base a eso, establecer la nueva política de conciertos que creemos que es más transparente y más justa para todas las personas que aquí intervienen.

El señor RUIZ SOTO: Recuerdo que presenté una enmienda en este sentido en la Ley de Sanidad y fue rechazada, pero veo que el Ministerio sigue una línea acertada y no la Ley General de Sanidad. A ver si se ponen de acuerdo.

También quería hacerle una matización a esa misma cuestión. Nos parece muy bien, pero usted sabe que esto provoca gran preocupación, porque hay hospitales que pueden no estar dotados ni capacitados, y me refiero no sólo a la red del INSALUD, sino también a hospitales privados. Me gustaría que usted me concretara más, si pudiera, cuándo va a entrar en vigor o cuándo se va a aplicar esta nueva norma de conciertos, en qué período de tiempo, o cualquier otro dato que yo pudiera utilizar.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): Como usted sabe, es fácil hacer una norma como tal si no contemplamos la realidad que tenemos. Hay experiencias en nuestro país, en alguna Comunidad Autónoma, en la que se sacó una norma de acreditación de hospitales, y no se acreditó ninguno

porque ninguno cumplía el mínimo. Evidentemente, lo que traduce esa norma es que los profesionales y las personas que la interpretan ven que no se cumple ninguno de sus puntos, y que ello, de alguna manera desacredita lo que se pretendía conseguir.

A este fin, lo que estamos haciendo ya, y se va a hacer en el mes de enero con más amplitud, es un muestreo por todos los hospitales del país, públicos y no públicos, para ver de qué criterios mínimos partimos para acreditar un hospital. Y luego, de acuerdo a esos criterios mínimos, ir implementando las medidas que tiene que tener cada hospital para ir subiendo crédito.

Es decir, si partimos todos de que un hospital, para acreditarse, tiene que tener tal número de personal, tal número de camas, los quirófanos de tal manera, el plan de incendios montado, una política de evacuación de personal en caso de catástrofe, acceso bueno para las urgencias y demás, eso lo consideramos como mínimo y diremos que si este hospital quiere pasar de una estrella a dos estrellas, tiene que complementar este tipo de cosas.

Yo creo que a mediados del segundo semestre del año próximo tendremos ya estos criterios mínimos de acreditación y luego ya la norma general.

El señor RUIZ SOTO: Termino haciendo dos preguntas que resumo en una. En relación a las actuaciones que tienen previstas en materia de odontostomatología y, sobre todo, usted sabe que el proyecto de ley está ya en el Congreso, creemos que va a llevar buen camino, y hay inquietud por esta nueva carrera. Quisiera saber si se tiene ya preparado algo, en cuanto a su planificación, de la nueva carrera de odontología.

También quisiera saber si va a haber libre elección de médico y centro en el ámbito de la asistencia primaria hospitalaria. Usted sabe que la Ley General de Sanidad habla de esto, pero como este verano ha estado de actualidad este asunto y parece ser que en los hospitales había alguna dificultad, queríamos preguntarle al señor Director General.

Con esto acabo, agradeciéndole su presencia aquí entre nosotros.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): En cuanto a la odontología, los señores Diputados y Senadores deberán aprobar el proyecto de ley, porque, como bien sabe el señor Diputado, la LRU consagra la autonomía universitaria y, por tanto, depende exclusivamente de que la Universidad quiera introducir una nueva facultad dentro del ámbito de su docencia. No es competencia del Ministerio, ni éste tiene posibilidad alguna de transmitir o imponer a la Universidad la creación de estas facultades.

De todos modos, sé que la Universidad de Madrid está interesada en montar una Facultad de Odontología, anexa a la de Estomatología, con lo que toda la docencia y formación en el área de la salud buco-dental estaría dentro de una misma Facultad, lo cual yo creo que es un hecho bastante positivo.

En este sentido, para estudiar el plan de estudios que

se tiene que llevar a cabo, y en relación con lo que nos exige la Comunidad Económica Europea, facilitamos estos borradores y reunimos a profesionales de la Estomatología y de la Odontoestomatología durante un fin de semana intensivo, en un parador próximo. Allí estaban presentes el Presidente del Consejo Nacional de la especialidad, el Director de la Escuela de Estomatología, y distintos catedráticos de lo mismo —no había nadie de la Administración—, con el fin de que hiciesen un programa de docencia, en el que contemplasen la normativa comunitaria y lo que ellos creían que se debía introducir además de eso.

Ese plan ya está hecho y, en el supuesto que yo conozco, la intención que tiene la Universidad de Madrid es que en el próximo curso esta Facultad de Odontoestomatología esté funcionando ya con una matrícula en este sentido.

En cuanto a la otra pregunta que usted me hacía, le ruego que me la repita.

El señor RUIZ SOTO: Era en relación a la libre elección de médico en hospitales.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): Perdona el señor Diputado.

Nosotros en el Ministerio —o yo por lo menos y el otro día lo estuve hablando con el señor Ministro— entendemos que la libre elección de médico se debe mantener, tanto en atención primaria como en atención hospitalaria. Además, yo creo que algunos argumentos que se emplean —y que son de difícil comprobación, pero hay una evidencia— de que eso generaría movimientos migratorios muy importantes y sobrecargas en determinados hospitales, en discriminación de otros, no es que no sea factible, pero no parece que sea el comportamiento habitual de nuestros ciudadanos o de nosotros mismos cuando demandamos una atención.

El español, normalmente, es poco migrador y en la sanidad lo que sí es cierto es que la gente no se desplaza a otro hospital si la asistencia que se le presta en el que le corresponde dentro de su área es correcta. Es decir, si nosotros detectamos que un número muy importante de ciudadanos rechaza el hospital que tiene en su área de salud y se va a otro, habrá que investigar y habrá que demostrar, como yo creo que es así, que no son los ciudadanos los que se equivocan, sino que ese hospital, por la razón que sea, no presta una calidad asistencial conforme con los ciudadanos. En ese caso tendríamos que actuar sobre el hospital y no sobre el ciudadano.

Por lo tanto, nosotros entendemos que se debe mantener la libre elección dentro de la atención primaria y lo mismo en el hospital.

El señor RUIZ SOTO: Agradecemos al señor Director General sus declaraciones, porque van en la línea que siempre hemos mantenido de la competitividad y la eficacia. Sólo en un sistema donde haya competencia, se podrá ejercer de verdad una verdadera sanidad. Le agradezco mucho su contestación.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION SANITARIA (Vigil Martín): En ese sentido, yo creo que coincide también con el Ministro de Sanidad, que lo ha propugnado de siempre.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Señor Ruiz Soto, se ha agotado el plazo.

El señor RUIZ SOTO: El señor Presidente dijo a las once y veinticinco y yo tengo las once y veinte.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Le concedo cinco minutos para preguntar al Director General de Farmacia.

El señor RUIZ SOTO: En atención a que la Presidencia está así de firme y yo voy a pagar las consecuencias de la sesión de ayer tarde, le voy a hacer...

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Su señoría no va a pagar las consecuencias de lo que ocurrió ayer tarde. Lo único que pasa es que queremos terminar en el día de hoy. De manera que le concedo cinco minutos estrictos.

El señor RUIZ SOTO: Entonces voy a hacer las preguntas de tres en tres, ya que traigo seis. *(Risas.)*

La primera es en qué situación van a quedar las farmacias que no se integren en los grupos de atención primaria.

La segunda si el desarrollo de la asistencia farmacéutica que se pretende hacer en el ámbito hospitalario va dirigido a la creación de una red paralela de farmacias públicas.

La tercera es si la reducción del margen en los precios de venta al público, esa decisión tan afortunada que ha tomado el señor Director General y que tan bien ha sentado a los farmacéuticos, constituye el medio de reducir los presupuestos, que usted sabe que vuelven a ser insuficientes otra vez este año, como lo fueron el año pasado —y ya lo anunciamos—; si se pretende reducir con eso los gastos de farmacia.

Estas son las tres primeras.

El señor DIRECTOR GENERAL DE FARMACIA (Lobo Aleu): Señor Presidente, señorías, con relación a la primera, no hay ningún proyecto legislativo a la vista que pueda originar esa pregunta. Lo único que hay es un borrador de ley del medicamento, elaborado por una comisión de expertos, que no recoge aún la opinión del Ministerio, el cual no ha concretado su postura al respecto. De manera que no hay nada previsto.

Sí le puedo decir, sin embargo, que en la política del Ministerio no hay nada en contra de la actual red de farmacias y que cualquier cosa que se haya dicho al respecto es un mero bulo. Por el contrario, es una actividad de distribución con un contenido sanitario evidente, en el que pensamos que la iniciativa privada tiene una función que cumplir, y así además aparece también es ese borrador

del que se ha hecho tan mal uso y sobre el que se han formulado declaraciones pintorescas.

Con relación a la segunda pregunta está muy ligada a la anterior. Esa expresión «red paralela de farmacias públicas» es muy querida del Presidente del Consejo de Colegios de Farmacéuticos, que la utiliza con ánimo simplemente demagógico, porque en ningún texto ministerial se podrá encontrar nada que la sustente.

En cuanto al tercer punto, la rebaja del precio de venta de los medicamentos, en un 2,5 por ciento, naturalmente tiene un contenido económico y entre los objetivos perseguidos está la reducción del gasto farmacéutico, que se puede estimar, como es obvio, en unos 4.000 millones de pesetas por simple aplicación del porcentaje sobre los niveles de gasto estimados para el presente año. Indico también que la rebaja de margen tiene un mínimo sentido compensatorio sobre las subidas reales de margen habidas desde 1975, que se pueden estimar en unos doce puntos, porque los Gobiernos de UCD suprimieron los descuentos a la Seguridad Social que hacían las oficinas de farmacia por un importe de unos doce puntos. De esos doce puntos, ahora hemos compensado sólo 1,8.

El señor RUIZ SOTO: Perdone, señor Director General, el Presidente del Colegio de Farmacéuticos es amigo mío y creo que, no estando aquí, no se le debe llamar demagogo.

En este sentido, quería reconvenirle para que constase en el «Diario de Sesiones».

Ahora le voy a formular las otras tres preguntas para cumplimentar los cinco minutos del señor Presidente. La primera dice así: ¿el control de psicotropos y estupefacientes está contemplado debidamente en el presupuesto del Ministerio? Otra de las preguntas es: ¿cómo se traduce la intervención en el mercado de productos farmacéuticos? ¿Por revisiones de precios o por indicaciones para prescribir medicamentos más baratos? Ya que usted dice que van a intervenir el mercado de productos, pregunto si se va a llevar a cabo por alguno de estos dos supuestos o por algún otro que quiera decirme el señor Director General.

La última pregunta es: ¿cuándo piensa acometerse la revisión del reglamento por el que se rigen los farmacéuticos titulares para su adaptación a las exigencias actuales.

El señor DIRECTOR GENERAL DE FARMACIA (Lobo Aleu): Con relación a la primera cuestión, el servicio de control de psicotropos y estupefacientes muy recientemente, con motivo de la instauración del catálogo de puestos de trabajo del Ministerio, ha sido elevado a esta categoría de servicio. Por tanto, ha sido reforzado orgánicamente en función de las necesidades crecientes que existen debido al problema de la toxicomanías. Es un servicio que tiene asignadas unas misiones concretas encomendadas por los convenios internacionales, pero que, naturalmente, va a estar coordinado también con la figura del nuevo Delegado del Gobierno para la droga, con nivel de Subsecretario. De tal manera que, podemos decir

que para las misiones específicas de intervención farmacéutica de estupefacientes o psicotropos, de tráfico lícito e ilícito, la actual estructura orgánica es satisfactoria.

Por lo que se refiere a la intervención en el mercado farmacéutico, como sabe el señor Diputado, ese es un mercado en el que desde hace unos cincuenta años en España los precios son autorizados por la Administración pública. Por eso, la intervención, desde el punto de vista económico, pasa por un régimen de precios autorizados cuya dirección corresponde a la Comisión delegada del Gobierno para asuntos económicos.

Por lo que se refiere a los farmacéuticos titulares y su reglamento, existe un problema puesto que la inmensa mayoría de los farmacéuticos titulares a los que se refería hace un momento el Director General de Planificación, presta importantes servicios de salud pública en el medio rural; de tal modo que el Ministerio tiene previsto, por un lado, su integración con los equipos de atención primaria, y de otro, la incorporación plena a tareas de salud pública, aunque hay que tener en cuenta que las competencias de las Comunidades Autónomas son determinantes y la función del Ministerio con respecto a estos sanitarios locales es de coordinación.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Director General de Farmacia, muchas gracias, señor Director General del INSALUD; muchas gracias, señor Director General de Planificación Sanitaria.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista)

El señor PRESIDENTE: Señor Presidente del Instituto Nacional de Industria.

Este trámite va a durar exactamente tres cuartos de hora: desde las once y media hasta las doce y cuarto.

Tiene la palabra el señor Schwartz para formular sus preguntas.

El señor SCHWARTZ GIRON: El Grupo Popular quiere agradecer la presencia del señor Presidente del INI. Este diputado tiene una especial inclinación y simpatía por el Instituto, como historiador que fue de su primera etapa. Por lo tanto, si en algún momento puede parecer que las preguntas son agudas o incluso incómodas, eso no se deberá nunca a una antipatía hacia el Instituto sino al deseo de que funcione bien para mayor prosperidad de nuestra patria.

Mi primera pregunta se refiere a las pérdidas del grupo INI. En efecto, ha habido un aumento de las pérdidas en lo que podía llamarse el bienio socialista. En el año 1981, las pérdidas del grupo INI fueron de 106.019 millones de pesetas; en el año 82, de 137.943; lo que suma aproximadamente 244.000 millones de pesetas. En el año 83, las pérdidas fueron de 204.226 millones de pesetas, y en el año 84 se han comunicado unas pérdidas de 186.000 millones. Esto da lugar a una suma aproximada, para estos dos años, de 390.000 millones. Es decir, que se ha pa-

sado del bienio 81-82 al 83-84 de 244.000 millones de pesetas a 390.000 millones, lo que implica un aumento de las pérdidas de un 60 por ciento.

¿Puede el señor Presidente del INI comentarme esta evolución?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Con respecto a la evolución de las pérdidas del Instituto Nacional de Industria, me gustaría decir a S. S., en primer lugar, que la evolución de sus pérdidas ha sido creciente desde el año 1975. Desde este año, de modo ininterrumpido han ido creciendo esas pérdidas hasta llegar al ejercicio de 1984, en el cual por primera vez han pasado de 204.000 millones a 185.000 millones de pesetas.

El crecimiento de las pérdidas no es, ni más ni menos, que el producto de dos problemas: primero, la no adaptación de nuestras empresas a las nuevas condiciones de la crisis industrial; es decir, no resolver sus problemas de sobrecapacidad y de ajuste a las nuevas condiciones de la competencia internacional, especialmente en aquellos sectores donde el INI tiene una gran importancia, sectores tremendamente golpeados por la crisis, no solamente en España sino en toda Europa. Y segundo problema, que el fenómeno que explica el crecimiento de estas pérdidas durante 1975-1983, es que hasta 1983 se incorpora al Instituto Nacional de Industria un amplísimo número de empresas privadas en crisis, a las cuales, en vez de adoptar soluciones de otro cariz se las nacionaliza y se las incorpora al Instituto. Esas empresas incorporadas al INI hasta diciembre de 1982, han supuesto en el pasado ejercicio unas pérdidas —si la memoria no me falla— de unos 75.000 millones de pesetas. He de comentar que este segundo proceso ha quedado detenido desde que el Gobierno socialista ha llegado, puesto que no ha habido ninguna incorporación de empresa en pérdida al Instituto Nacional de Industria.

Precisamente la reducción de las pérdidas en 1984 se ha logrado atajando los problemas básicos de las empresas, es decir, ajustes de capacidad, cierre de instalaciones, inversiones de reducción de costes, preponderancia al saneamiento financiero, control de costes salariales y de costes de producción; todo lo cual ha permitido que, con un escaso crecimiento de las ventas, es decir, en un mercado profundamente recesivo, como ha sido el del pasado año, nuestras empresas hayan conseguido reducir sus pérdidas.

Esta es la evolución. Me parece que las medidas tomadas durante el año 1983 son las que han permitido que en 1984 podamos recoger los frutos de esa nueva política de ajuste practicada precisamente por el Gobierno socialista.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente del INI, la primera reflexión que me sugieren sus interesantes comunicaciones es la de las revisiones en las cifras de pérdidas que, en años pasados, han tenido lugar después de superado el trámite presupuestario. En efecto —y no por el Gobierno socialista—, en el año 1982, durante la época

presupuestaria, se declararon 102.000 millones de pesetas de pérdidas y luego, cuando ya se había desviado la atención de los medios de comunicación sobre estas cuestiones, se dio una cifra revisada de 137.943 millones; es decir, que hubo 35.000 millones más añadidos a la cifra primera. En el año 1983, se declararon 161.000 millones, y luego se revisó la cifra, también en momento oportuno y agradable para quienes son responsables de estas cuestiones, a 204.000 millones de pesetas.

Este año se han declarado 186.000 millones de pesetas. ¿Va a haber alguna revisión? Hago esta pregunta a la vista de que, en el primer trimestre del año 1985, la Intervención General del Estado ha dicho que la suma de las empresas del INI y del INH ha dado como resultado una pérdida mayor que la que tuvieron en el mismo trimestre del año anterior, 16.000 millones de pesetas, según he visto en la prensa nacional. Por lo tanto, mi pregunta es: ¿Están ustedes preparando alguna revisión o esta cifra de 186.000 millones es la definitiva? No se olvide que esta información se recoge en las actas y que habrá un momento en que recordaremos sus palabras, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): En primer lugar, respecto al año 1982 estoy menos ligado a la Institución que S. S.; no recuerdo lo que el Gobierno —que no era el mío— hizo en aquel año. En 1983, he de decir, a S. S. que la memoria oficial del Instituto Nacional de Industria siempre habló de unas pérdidas de 204.000 millones; pero distinguía entre lo que eran las pérdidas comparables con el año anterior —161.000 millones—, más unas pérdidas de tipo extraordinario, consecuencia de una revisión de criterios contables, que ha sido una de las iniciativas más valientes que se han tomado en la empresa pública.

Atajar las pérdidas de sectores como la construcción naval o los bienes de equipo pasa por el cambio de criterio contable, para ir reconociendo las pérdidas a medida que se va incurriendo en las mismas y no tres años después, en el momento en que se entrega el buque o la maquinaria, aflorando decenas de miles de millones de pérdidas, que en absoluto son imputables a la gestión de la compañía durante el último ejercicio, sino que es pura afloración de pérdidas incurridas a través del fenómeno denominado «obra en curso». A fin de que fuera comparable, se presentó por mi predecesor la diferencia entre lo que eran términos homogéneos contablemente más lo que provenía de ese mayor rigor en los criterios contables. Por tanto, las cifras que hemos dado en el año 1984 son estrictamente homogéneas, es decir, con los mismos criterios contables que el año precedente; prueba de ello es que el «cash-flow» crece mucho más que la reducción de pérdidas, lo que quiere decir que los criterios contables son mucho más estables.

En cuanto a los datos de la Intervención General del Estado del primer trimestre, tengo que decir que no son los datos de la Intervención General sino los de las cartas mensuales que mandan las empresas al Instituto y que se vuelcan, trimestralmente, en una información de seguimiento. Como usted bien conoce, la contabilización de las

actividades, mes a mes, varía. Realmente, hablar de una cuenta de resultados netos antes de impuesto a través del último epígrafe, a cualquier profesional no se le escapa que es bastante poco significativo si a la vista no se tiene el balance y el resto de los componentes de la cuenta de resultados.

En definitiva —y creo que ya se ha explicado—, en el caso del primer trimestre había unos determinados criterios contables en algunas empresas, básicamente el aluminio, que distorsionaban la última línea de resultados netos antes de impuesto.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente del INI, entonces, quedamos en que esta cifra de 186.000 millones de pérdidas no va a sufrir modificación, sea por nuevos criterios contables o por nuevos datos.

Mi pregunta —y ésta es una pregunta de información, puesto que no he conseguido descubrir el fondo del asunto— es: ¿Estas pérdidas son el resultado de recibir el INI y sus empresas subvenciones de explotación, transferencias corrientes, transferencias de capital, ayudas a la reestructuración industrial y a la reindustrialización; o son previas, a esas ayudas y, por lo tanto, han de considerarse pérdidas brutas?

Es muy importante saber si ese «cash-flow» que ha mejorado lo ha hecho por las ventas (como ha dicho usted, señor Presidente) y en qué cuantía ha mejorado por las subvenciones y transferencias de distinto tipo que recibe el INI de las arcas del Estado.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Evidentemente, a lo que vamos es al resultado neto antes de impuestos, que es la cifra de 185.900 millones de pesetas, reconocida por las memorias de cada una de las empresas y aprobadas por sus juntas generales. Lo que ocurre es que HUNOSA —que es el caso más manifiesto— recibe una importante subvención del Presupuesto, me parece que el año pasado fue de unos 25.000 ó 26.000 millones de pesetas, que son subvención al precio, por tanto, el resultado de HUNOSA es el obtenido después de esa subvención al precio. Como usted bien sabe, el margen bruto de HUNOSA es negativo, del orden del 65 por ciento antes de la subvención. Lógicamente, cuando se hace un contrato-programa se decide subvencionar el precio porque, si no, esa actividad es absolutamente inviable.

Los casos más significativos son las subvenciones a precios de HUNOSA, de Figaredo y de precios del amoniaco de ENFERSA, es decir, para la producción de amoniaco, puesto que existe una política industrial que considera que en torno al 50 por ciento del amoniaco debe ser de producción nacional y, la otra mitad, de importación. Existe una subvención que la recibe ENFERSA, CROLLS, ERT o cualquiera de los fabricantes de este sector.

El señor SCHWARTZ GIRON: No hay duda de que, desde el punto de vista microeconómico, la empresa no tiene responsabilidad de las decisiones políticas respecto de precios del Gobierno y, por lo tanto, sí debe poner dentro

de su «cash-flow», legítimamente, las subvenciones a precios que le dé el Gobierno. Pero, desde el punto de vista presupuestario, la cuestión es diferente. Lo que yo estoy persiguiendo es la cifra de pérdidas del INI en los años 1982-83-84, si no se añaden al «cash-flow» las subvenciones, transferencias corrientes, transferencias de capital y ayudas a la reestructuración industrial y a la reindustrialización, es decir, cuál es la cifra de pérdidas anteriores a las ayudas, porque esa es una cifra de mucha importancia desde el punto de vista presupuestario. Por eso, queríamos saber qué es lo que carga sobre el presupuesto esa falta de ganancia o de beneficio de las empresas públicas del Instituto.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (Croissier Batista): Yo creo que la carga para el presupuesto se puede medir a través de dos epígrafes: Las subvenciones a la explotación que realiza el Estado a las empresas, más la carga que para el Estado supone el propio INI. El INI es un intermediario financiero que recibe fondos del patrimonio del Estado y los aporta a las empresas. Evidentemente, una parte de lo que aporta a las empresas es para compensación de pérdidas, pero otra, como deber de accionista, es para financiar la expansión de determinadas empresas y sus inversiones. Luego no todo el dinero que entrega el INI es simplemente para pérdidas, ni mucho menos.

Las subvenciones a la explotación, en concreto, han sido, en el año 1984, de 30.000 millones; en el año 1985, 38.000 millones y en el año 1986, 33.000 millones. Sobre esos 33.000 millones incluso puede haber un recorte. Digo 33.000 porque son las cifras provisionales del Paif, pero, en función del montante total de subvención al amoniaco, puede haber un recorte.

El señor SCHWARTZ GIRON: Le he preguntado varias veces sobre ayudas a reestructuración industrial y reindustrialización, y de esas no me ha hablado usted nunca. ¿Están en el «cash-flow» bruto, o son cifras que recibe el INI después de estas pérdidas que ha declarado usted?

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Por un lado, tenemos subvenciones a los precios: son las que he dicho, 30.000 en 1984, 38.000 en 1985 y 33.000 en 1986. Aquí está básicamente todo lo que es HUNOSA y Figaredo y ENFERSA, que son las más significativas.

En segundo lugar, subvenciones con cargo al crédito de reconversión. La partida más significativa proviene del primer decreto de reconversión de la siderurgia integral, la recibe tanto ENSIDESA y Altos Hornos del Mediterráneo como Altos Hornos de Vizcaya, y es una subvención a los tipos de interés. Lo que corresponden son 10.000 millones, que se lo reparten las tres siderúrgicas en el año 1985. Esta cantidad la ha dado el Ministerio de Industria a las tres siderúrgicas, a las dos públicas y a la privada. La subvención en torno a 6.000 millones es la que corresponde a ENSIDESA y Altos Hornos del Mediterráneo, y desaparece en 1986.

El señor SCHWARTZ GIRON: Entonces, señor Presidente, para el año 1984 a los 186.000 millones, desde el punto de vista hacendístico, hay que añadir 30.000 millones de subvención de precios y 6.000 millones de subvención de tipos de interés; es decir, 36.000 millones más, lo que hace 222.000 millones de pérdidas.

Quiero hacerle notar otra cosa. He visto en las cuentas de las empresas públicas del año 1983 la partida que estoy apuntando, que es la que nos importa presupuestariamente. En esta partida figura, en cuanto a las sociedades controladas por el INI, un renglón que habla de: necesidad de financiación para el año 1983, 267.265 millones. Una cosa son las pérdidas contables después de subvenciones y de ayudas; y otra, desde el punto de vista presupuestario y del contribuyente. Al final, ese grupo tiene una necesidad de financiación de 267.265 millones para el año 1983, en vez de 204.000.

He de añadir que el accionista no tiene obligaciones. El accionista tiene obligación de dar el dividendo pasivo, si no ha desembolsado todo el capital que expresa el nominal de su acción. El Estado puede muy bien no ir a ampliación y acudir a Bolsa. Es verdad que hay que mejorar la estructura financiera de las compañías públicas, pero se pueden mejorar de muchas formas, y ciertamente no es de obligación para ningún accionista el acudir a una ampliación de capital, por mucho que la empresa lo necesite.

Mi reflexión es la siguiente. ¿Podríamos llegar a alguna cifra que no fuese la de pérdidas contables empresariales, sino la que interesa hacendísticamente, que son las pérdidas, más las subvenciones, más todo lo que haya, que es lo que nos cuesta a nosotros en el presupuesto.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): En el Paif viene, renglón a renglón, el total de aportaciones que reciben las empresas; tiene una columna de subvención del Estado y otra columna de aportación del INI. Voy a intentar aclarar el panorama, puesto que creo que usted ha planteado dos temas distintos: uno, el tema de los resultados, y otro, el problema financiero de la empresa pública. En términos de los hábitos de política financiera del Reino Unido, las necesidades de endeudamiento neto del sector público son un indicador, que ya sabe S. S. también es sometido a amplio debate dentro del Reino Unido. Sin embargo, voy a intentar aclararlo. Primer concepto: esfuerzo del presupuesto con respecto al INI. ¿Cómo mido ese esfuerzo? Las aportaciones de fondos propios del INI a sus empresas han sido, en el año 1985, de 358.000 millones; en el año 1986 serán de 311.000. Es decir, el dinero que como accionistas entrega vía compensación de pérdidas o ampliaciones de capital, se reduce, en 1986, en 47.000 millones de pesetas. Segundo, el INI toma crédito y da crédito. Esto tiene coste cero para el presupuesto. En 1985 entregaba 23.000 millones de pesetas en créditos y en el año 1986, 50.000 millones.

A eso hay que añadir el tercer componente, que son las subvenciones a la explotación que entrega directamente el Estado a nuestras empresas. Esas subvenciones a la explotación han sido, en 1985, de 38.000 millones; en el año

1986, 33.000 millones. Luego el esfuerzo que el presupuesto de la nación realiza con respecto al grupo INI, bien sea a través del INI o directamente a las empresas, pasa, de 419.000 millones en el año 1985, a 394.000 millones en 1986. Luego existe una reducción en el total de fondos públicos, bien directa o indirectamente del Presupuesto, que reciben las empresas.

En cuanto al endeudamiento, si vamos al Paif de las empresas veremos que, en el año 1986, los reembolsos de créditos que harán nuestras empresas se sitúan en los 303.300 millones de pesetas, y el nuevo endeudamiento en unos 205.000 millones de pesetas. Existe un movimiento de desendeudamiento neto del grupo INI. En términos consolidados, si comparamos 31 de diciembre de 1984 con 31 de diciembre de 1985, el endeudamiento neto del conjunto grupo consolidado INI no aumenta. Es decir, en el balance consolidado de endeudamiento INI más sus empresas, no existe incremento en el «stock» de deuda entre 31 de diciembre de 1984 y 31 de diciembre de 1985, a excepción de lo que ocurra con el intercambio de activos del sector eléctrico.

En definitiva, el esfuerzo para el presupuesto se ha reducido en 1986 con respecto a 1985 y, en segundo lugar, la política de detraer menos fondos del sistema financiero en general, gracias a la mejora de las cuentas de explotación de las compañías, se confirma con estas cifras.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Croissier, está usted contestando con muchísima precisión a las preguntas que hace el Grupo Popular, y esta intervención está siendo de grandísima utilidad.

Me queda una duda sobre esta financiación global, y es que tengo entendido que el Estado ha asumido deudas del INI del año 1983 al año 1986 por valor de 475.000 millones. Esta asunción u olvido de deudas del INI sobre el Estado ¿está incluida en las cifras que nos ha dado el señor Croissier, o hay que añadirlas aparte, dividiéndolas por sus años? Creo que están incluidas, pero me gustaría saberlo.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Entre lo que el INI se endeuda y lo que le quita de deuda el Estado, existe un saneamiento financiero para el INI de 11.000 millones de pesetas. Es decir, la política de reducción del endeudamiento del grupo se materializa también contando la subrogación de deuda del Estado.

El señor SCHWARTZ GIRON: Entonces hay que añadir a las cifras de esfuerzo financiero del Estado en favor del INI esta subrogación de deudas del Estado en las deudas del INI.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): En origen y aplicación de fondos, teniendo en cuenta la subrogación del Estado, existe un menor recurso al sistema financiero.

El señor SCHWARTZ GIRON: Yo eso lo entiendo, pero en lo que el Estado aporta globalmente al INI, ¿ha inclui-

do usted lo que corresponde de subrogación de deudas o no?

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Depende de qué ángulo tomemos.

El señor SCHWARTZ GIRON: Yo quiero saber cuál es el esfuerzo global del Estado en favor del INI. Creo que hay una partida, que son unas deudas que el INI ya no va a tener que soportar, en las que ahora se ha subrogado el Estado, que habrían de añadirse a la cifra que usted me ha dado del Estado en favor del INI.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Vayamos, pues, a esa otra forma de ver el problema. En primer lugar, ¿por qué vía recibe el INI el dinero del Estado? El INI recibe el dinero del Estado por la aportación al fondo patrimonial más por la subrogación. En el año 1985, el Estado entrega 115.000 millones de aportación patrimonial, más 180.000 de subrogación, lo cual da un esfuerzo financiero del Presupuesto del Estado con el INI de 295.000 millones de pesetas.

En el año 1986, la aportación patrimonial es de 100.000 millones y la subrogación de 208.000, lo cual da un esfuerzo de 308.000 millones de pesetas. Es decir, que la suma de subrogación más fondo de aportación patrimonial al INI crece en un 4 por ciento. Insisto en que parte de esa aportación va destinada al propio saneamiento del Instituto, vía desendeudamiento del propio Instituto, y cuando lo consideramos en flujo de fondos para el conjunto de las empresas, existe un desendeudamiento neto del sistema. Por tanto, en unas cuentas consolidadas de todo el sector público, es decir, presupuestos de las Administraciones públicas más sector público, existe un desendeudamiento neto del sector.

El señor SCHWARTZ GIRON: El señor Croissier ha dejado claro este punto tan difícil de precisar, que nos va a ser de mucha utilidad en el momento de intervenciones posteriores en el trámite de los Presupuestos Generales del Estado.

Quiero pasar a preguntar algo muy distinto y de respuesta muy breve. Cuando el INI aprueba algún proyecto de inversión, ¿tiene algún tipo de rédito mínimo por debajo del cual no consiente que las empresas lleven adelante el proyecto? Por ejemplo, en el Reino Unido todo proyecto de inversión que presente una compañía pública tiene que garantizar un rédito neto, descontado al presente, de 8 ó 10 por ciento, dependiendo de los años. ¿Se emplea ese arma de análisis para decidir qué inversiones van a hacer las compañías del grupo INI?

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): La política del Instituto Nacional de Industria, como le comentaba antes, es una política de prioridad a la reducción de pérdidas y, por tanto, de prioridad al saneamiento financiero, uno de cuyos instrumentos es la contención de inversiones. El grupo INI está practicando en los últimos ejercicios una política de fuerte contención de la in-

versión. Esta fuerte contención de la inversión se dirige en dos sentidos: primero, análisis de inversiones. Como S. S. sabe, el INI siempre ha realizado un análisis de las inversiones de sus empresas —las cuales a partir de un determinado volumen necesitan su autorización—, en términos de tasa interna, de rendimiento interno de la inversión, para garantizar su viabilidad, con una hipótesis de su financiación: 40 fondos propios, 60 fondos ajenos. No se están autorizando inversiones de expansión, salvo aquellas que se autofinancien claramente por parte de las empresas y nunca con cargo al Instituto Nacional de Industria.

Sin embargo, esa política de contención de inversiones se ve distorsionada, en el año 1986, por la existencia de dos grandes paquetes de inversión. Uno, las de modernización de la siderurgia integral, que entre ENSIDESA y Altos Hornos del Mediterráneo estamos hablando de un paquete de inversión del orden de los 150.000 millones de pesetas, inversiones de pura reducción de costes y mejora de calidad. No existe —más bien al contrario, después del cierre de la cabecera— aumento, sino reducción de capacidad. El otro gran proyecto es la planta de ENFERSA en Sagunto, —planta que se realiza en términos de absoluta rentabilidad—; se trata de un proyecto que tenía decidido la compañía mucho antes del cierre de las instalaciones de Sagunto; lo tenía ubicado para la misma región, aunque no exactamente en la misma ciudad, estos dos fenómenos, junto a la inversión eléctrica, son los que hacen que la inversión crezca. En todo lo demás, la inversión del grupo INI disminuye dentro de esa política de reducción de inversiones, de forma que para el año que viene la inversión es, fundamentalmente en ahorro energético, en ahorro de costes, en mejoras, en mantenimiento, con una importante partida de inversión para amortización de gastos amortizables que el año que viene llega a 82.500 millones. Esto sí que es puro saneamiento financiero de las empresas.

El señor SCHWARTZ GIRON: Otra pregunta se refiere al plan de cierre de empresas de reestructuración y, sobre todo, de ventas de empresas del INI. Hemos oído que hay planes, por ejemplo, de venta de SEAT y otras empresas, y me gustaría saber no sólo qué empresas se van a vender sino —si hay un plan— qué plan de reestructuración hay y, sobre todo, cuánto va a costar vender esas empresas. En el caso de SEAT se ha hablado de una cifra muy alta sobre la que preguntaré al Presidente de SEAT más adelante.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): En el tema de cierres, la política es, como decía antes, ir a redimensionamiento de las empresas con ajustes de capacidad tan importantes como los realizados en la siderurgia, en los bienes de equipo, o en los astilleros, donde hay importantísimos ajustes de capacidad. Se pueden plantear cierres de empresas allí donde la propia viabilidad de la empresa es inexistente; es lo que hemos hecho con la cabecera de Altos Hornos del Mediterráneo, es lo que hemos hecho con Casimiro Soler Almiral, es lo que hemos

hecho con Potasas de Navarra, por poner tres ejemplos significativos de no viabilidad de las empresas, junto a algunas otras pequeñas filiales participadas.

En cuanto a la venta de empresas, nunca se puede hablar de que una venta de empresa cueste dinero, porque si cuesta dinero es simplemente porque ese negocio no es capaz de recuperar toda su inversión. Por tanto, lo único que puede aparecer en el momento de una transacción es el coste implícito y, por tanto, la opción está entre pagarlo de una vez o pagarlo, para entendernos, en cómodos, pero en caros plazos a futuro. Cuando hablamos del posible coste de una operación como la de SEAT, hemos de pensar que SEAT es una empresa que está perdiendo en torno a 36.000 millones de pesetas al año, con unas cargas financieras muy importantes que manifiestamente le impiden competir en precios con el resto del sector, si se tiene en cuenta esta carga financiera. Por tanto, la viabilidad del negocio exige un determinado replanteamiento en su balance, de forma que las cargas financieras sean menores. A esto se le añade otra problemática industrial, como es la del sector del automóvil, que consideramos tremendamente «multinacionalizada», y para la cual SEAT tiene unas enormes dificultades de competir en el mercado europeo, y más aún una vez que España esté en el Mercado Común.

El señor SCHWARTZ GIRON: De SEAT ya hablaremos con su Presidente, pero quisiera saber el plan de ventas o de entrega de activos a otros accionistas.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Su señoría conoce los casos más significativos. Estamos en un proceso en el que unas veces se han culminado las ventas y otras están en negociación. Procesos culminados hemos tenido Textil Tarazona, Marsans —ayer se hizo la entrega de las acciones al nuevo accionista—, ENTURSA se halla en vías de negociación, con las ofertas correspondientes. Hay una serie de pequeñas desinversiones en filiales, y dos grandes negociaciones muy relevantes que son la de SEAT y ENASA, dos empresas del sector de la automoción en las que es necesario encontrar algún tipo de imbricación con estructuras empresariales multinacionales de cara a garantizar la supervivencia de estas empresas.

Fuera de esto —y creo que ya me he referido a ello incluso en este mismo ámbito, en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados— el INI está contemplando la posibilidad de ir acudiendo a Bolsa con paquetes de acciones de algunas de nuestras empresas, de cara a facilitar el saneamiento financiero del Instituto y de cara, incluso, a imponer una mayor disciplina y rigor financiero en la gestión de las empresas. A este respecto éste es un proceso lento. Decía antes S. S. que el accionista no tiene por qué ir a la ampliación de capital, que puede ir a Bolsa. Evidentemente, si la sociedad está perfectamente saneada y se puede ir. *(El señor SCHWARTZ GIRON: O si se sana.)* O si se sana, en cuyo caso hay que hablar de saneamiento industrial, de meter mucho dinero, sanearlas financieramente para, a continuación, plantearse una ope-

ración de Bolsa que, en unos casos es posible y en otros casos lo será dentro de unos años, pero no a corto plazo. Esta es la política general que estamos aplicando.

El señor SCHWARTZ GIRON: Dos últimas preguntas, señor Presidente, y éstas son muy concretas. La primera se refiere a los Consejos de Administración. Es posible que el señor Presidente del INI no tenga los datos aquí pero, en todo caso, podría hacerlos llegar a la Comisión. Me gustaría saber cuáles son los términos medios en las distintas categorías de remuneraciones o dietas de los consejeros por acudir a Consejos; si se está aplicando el decreto del Ministerio de hacienda con tres tramos en la remuneración de consejeros; cuántos tienen dos Consejos, que es el máximo que, al parecer, está permitido, y cuántos tienen otro puesto oficial, cuántos consejeros son directores generales, Subsecretarios o Secretarios de Estado, etcétera. Ya sé que esto quizá sea difícil decirlo inmediatamente, pero nos basta con que llegue dentro de muy poco tiempo para poder discutirlo en tiempo posterior.

He visto una cantidad de 10.000 millones de pesetas para reestructuración de Consejos de Administración, en un documento que tengo aquí y que enseñaré al señor Presidente del INI. Como no entiendo esta partida, me sorprende y quizá la haya leído mal, a mí me gustaría saber si esto le suena al señor Presidente del INI y, si no es así, la voy a estudiar con más cuidado y le haré una comunicación particular sobre esta partida que he visto en uno de los documentos, pero que he estado buscando ahora con desesperación sin encontrarla.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Yo se lo puedo decir, es una confusión.

El señor SCHWARTZ GIRON: Dígame, pero no se olvide de la primera parte de la pregunta.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): No, nunca.

Existe en el «paif» del Instituto Nacional de Industria una partida de 10.000 millones bajo el título de «Cierre, reestructuración y privatizaciones de empresas», no de Consejos de administración. Es en definitiva, para entendernos, una reserva a disposición del Consejo de Ministros para hacer frente a operaciones de reestructuración. Como S. S. sabe, cerrar una empresa es carísimo y cualquier operación de saneamiento de una sociedad puede ser tremendamente cara. Esa es una previsión de cara a los procesos de negociación.

En cuanto a los consejos de administración, el Instituto Nacional de Industria, cómo no, cumple estrictamente con la normativa que imparte, en la materia de su ámbito de competencia, el Ministerio de Economía y Hacienda. Efectivamente, las empresas del INI tienen distribuidos sus consejos de administración en los tres tramos que S. S. ha comentado.

He de decir que todos los directivos del INI, todos, tienen autorización total aprobada, es decir, da igual que estén en un Consejo o que no estén. Lo que se autoriza a un

determinado ejecutivo es el total de su retribución, la cobre como la cobre, y de ello, por tanto, se deducen las dietas de consejos de administración en los cuales pueda cobrar en representación del Instituto Nacional de Industria. Esto no es una originalidad de este Gobierno, he de decir que esto ha existido siempre en el Instituto Nacional de Industria. Hoy día se habla de las dietas de los consejos de administración, pero quizás muchas gente se ha olvidado de que hasta épocas muy recientes además se cobraba su sueldo y se cobraba participación en beneficios. Su señoría sabrá que los miembros del Consejo de Administración del INI, hasta que este Gobierno llegó, tenían participación en beneficios, es decir, los señores Subsecretarios... (*Un señor DIPUTADO: No cobran.*)

Si cobran, porque el Instituto Nacional de Industria, organismo autónomo de carácter financiero, tiene beneficios y, por la ley fundacional del INI, tienen derecho a una participación en los beneficios del organismo autónomo. A esta retribución, que legalmente está ahí, el Consejo de Administración de este nuevo Gobierno renunció, de forma que hoy en día lo que cobra un miembro del Consejo de Administración del Instituto Nacional de Industria es considerablemente menor que lo que cobraban en pesetas corrientes, ya no hablo de pesetas constantes, los representantes de Gobiernos anteriores.

El señor SCHWARTZ GIRON: Todo esto es edificante y se refiere a los empleados del Instituto Nacional de Industria. Mis preguntas se dirijan más bien a los miembros de otros cuerpos de la Administración, Secretarios de Estado, Directores Generales, etcétera, que, por alguna razón, sean consejeros de una o dos compañías del INI. ¿Hay ahí también una suma global de lo que recibe un Director General o un Secretario de Estado cuando además es consejero en una o dos compañías del INI o, en ese caso, ustedes no saben y no entran en ese asunto?

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Evidentemente ese personal no depende del Instituto Nacional de Industria, es en representación de la Administración y corresponde a los distintos Ministerios controlar eso, pero, como usted sabe, en el decreto se establece un límite, con respecto al salario total que cobra un funcionario, para lo que puede devengar de dietas por los consejos de administración. También aquí he de recordar que esos representantes de los Ministerios anteriormente a este Gobierno cobraban, además, sueldo y participación en beneficios.

El señor SCHWARTZ GIRON: Así es, y me alegro de que poco a poco las cosas en el INI se vayan clarificando. De todas formas, me gustaría saber esa cifra de personas en la Administración que son consejeros y en cuántos Consejos están, por interés de saber cómo funciona la Casa.

Mi última pregunta, señor Presidente, se refiere a Viajes Marsans, la empresa que acaba de venderse. Ahí ha habido alguna irregularidad contable, si se me permite decir las cosas suavemente, en el sentido de que tenemos oído que quizá los asuntos contables y financieros de la

compañía no se desarrollaban muy claramente. Tanto es así que incluso se ha hablado de algún procedimiento penal respecto de algunos de los responsables en Marsans. Me gustaría que nos aclarase si esto es cierto.

Tengo delante de mí la petición de un Diputado del Grupo Parlamentario Popular para enterarse de cuáles han sido las relaciones entre el grupo Marsans y don Mariano Fabregat Carol. Dicho señor, que era el dueño de una empresa llamada Aerojet Express, que, al parecer, en la suspensión de pagos de esta empresa quedó debiendo a Iberia 100 millones de pesetas y a Viajes Marsans 14 millones de pesetas, sin embargo, en algún momento recibió cantidades de Marsans. Tengo aquí el recibo firmado por don Mariano Fabregat Carol, que dice: He recibido de Viajes Marsans, S. A., la cantidad de 443.334 pesetas como pago de servicios profesionales relativos al mes de junio de 1984, establecidos en un contrato mercantil de 1.º de marzo de 1984. Esto es, creo yo, posiblemente típico de algunas de las cosas que estaban pasando en Marsans. Este señor tenía una empresa que debía dinero a Marsans y, sin embargo, recibía pagos por servicios a Marsans.

¿Hay alguna investigación en marcha sobre qué ha pasado en Marsans, cuánto se ha perdido en Marsans y a qué se debe? Y repito, ¿hay pensamiento quizá de denunciar alguno de estos hechos al Fiscal del Estado?

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): En Marsans, y esto es conocido, ha habido numerosísimas irregularidades contables que han llevado a numerosos procedimientos penales dentro y fuera de España, correspondientes a la etapa anterior a 1983. Es decir, con el Presidente de Marsans don Javier Gómez Navarro, nombrado por este Gobierno en el año 1983, se ponen al descubierto una serie de situaciones irregulares, una serie de pérdidas ocultas que desencadenan una auditoría y, al calor de esa auditoría, numerosísimos procedimientos penales dentro y fuera de España. Eso está en curso, insisto, desde el año 1983 y corresponde a la etapa anterior a 1983.

Desde entonces, durante 1983 hasta 1984, hace una doble tarea de aclarar las cuentas pasadas y de poner en marcha un nuevo sistema contable que permita que esto no vuelva a ocurrir, dándose unos pasos muy importantes en la mecanización y en la definición de un nuevo sistema contable en Marsans, que se ha hecho a lo largo de estos dos años pasados, de forma que, en estos momentos, yo creo que la compañía Marsans es una compañía perfectamente saneada, cuyos balances están a disposición, por supuesto, de la Intervención General y del Tribunal de Cuentas, porque creo que en la actualidad ya está perfectamente regularizada.

En cuanto a una deuda de un señor por 443.000 pesetas...

El señor SCHWARTZ GIRON: No es una deuda sino un recibo por una relación de servicios de un señor. Ha habido una petición de información por parte de un señor Diputado, que llegará en algún momento. Le hago notar

que esto es de junio de 1984, y que quizá haya ahí algo que valga la pena investigar.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Bravo de Laguna Bermúdez.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Señor Presidente, no pensaba intervenir, pero algunas manifestaciones del señor Presidente del INI, que parece querer recurrir de nuevo al desgastado tema de que lo anterior estaba extraordinariamente mal y ahora parece que va todo sobre ruedas, me llevan a formularle dos preguntas: primera, el esfuerzo financiero que usted ha dicho que para el año próximo sube el cuatro por ciento, pasando a 308.000 millones (es decir, lo que nos cuesta el INI a los españoles), y que fue de 295.000 millones en 1985, ¿cuánto fue en 1982, 1983 y 1984, si tiene usted los datos? (*Denegaciones.*) No los tiene, pero fueron menos.

En segundo lugar, ¿cuánta gente había trabajando en el INI y en las empresas del INI en 1982; cuánta gente hay ahora y cuánta gente prevén ustedes que habrá trabajando en 1986?

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): La verdad es que no he traído papeles del esfuerzo financiero de la serie histórica, solamente del presupuesto del año pasado y de éste, que es de lo que he hablado. Evidentemente, ha sido menor el esfuerzo financiero en pesetas corrientes, y también es verdad que, en cambio, las pérdidas fueron incrementándose año a año.

En segundo lugar, en cuanto a las personas que están trabajando, evidentemente, trabaja menos gente en el INI; es que, precisamente, los males de buena parte de las empresas del Instituto Nacional de Industria —estaré S. S. de acuerdo conmigo— es el no ajuste a los nuevos términos de la crisis. El sector industrial español ha perdido 600.000 empleos desde el inicio de la crisis. ¿Qué es lo que pasaba? Que esa pérdida de empleo para buscar la competitividad de las empresas privadas se ha hecho en el sector privado, no se ha empezado a hacer en el sector público hasta el año 1983, y es en 1983 donde hemos intentado afrontar el problema dramático de decir: señores, no hay trabajo para tanta gente en los astilleros, por poner un ejemplo. Para ser competitivo en la industria siderúrgica hace falta reducir empleos y, además, hace falta invertir mucho dinero, es decir, hemos empezado a hacer lo que las empresas privadas probablemente habían empezado a hacer varios años antes bajo la presión de la crisis económica. Estamos intentando que las empresas públicas se comporten, fundamentalmente, como empresas y como empresas competitivas.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Evidentemente, el señor Presidente del INI habla en relación con lo anterior a 1983, pero los datos anteriores a 1985 no los tiene. Entonces, resulta que todo el esquema de que ha mejorado la actual situación del INI se base en dos datos: hay menos gente trabajando y la aportación del Estado, el esfuerzo financiero y presupuestario, es mayor para el INI.

Perdóneme, pero aquí noto la falta de algo que es verdaderamente importante, y es conocer el esfuerzo de contención del gasto, de racionalización, de estructuras financieras, etcétera. Me parece que por ahí el señor Presidente del INI ha estado más bien echando balones fuera porque con este invento, esta especie de conversión urgente hacia fórmulas de privatización y, además, por parte de ustedes, alardear de que se ha mejorado la situación del INI sobre la base de echar gente a la calle y de que el Estado aporte más dinero, me parece que es demasiado.

Otra cuestión que el señor Presidente del INI ha mencionado de paso y yo no quisiera dejarlo en el «Diario de Sesiones» sin algún tipo al menos de comentario, es el tema de las retribuciones de consejeros del INI, situación que el señor Presidente del INI conocía anteriormente, porque fue jefe de la oficina presupuestaria del Ministerio de Industria, es decir, que tampoco viene de otro país, sino que conocía la situación perfectamente.

Ha habido un lapsus, porque ha dicho: «el gobierno anterior, que no era el mío». Bueno, yo supongo que los gobiernos son todos de todos; lo que pasa es que se le ha votado para ser Gobierno. Supongo que el Gobierno anterior también era suyo.

En cualquier caso, ¿sabía usted que el sueldo de los altos cargos desde 1983 para acá, se ha duplicado en los Presupuestos Generales del Estado? Es decir, el planteamiento de que ahora se recibe un solo sueldo, está muy bien, pero es un sueldo duplicado en relación con los sueldos de 1982. ¿Sabía usted que la incompatibilidad en cuanto al cobro de dietas en consejos de administración de empresas públicas derivó de una Ley de Incompatibilidades de 1981, o sea que no es un invento del Gobierno a partir de 1983?

Y, por último, ¿sabía que, aunque el incremento de retribuciones para el año que viene de los funcionarios, es del 7,2 por ciento, los altos cargos incrementan sus retribuciones entre un 10 y un 12 por ciento para 1986?

El señor PRESIDENTE: Esas preguntas no ha lugar a que las conteste el Presidente del Instituto Nacional de Industria; no es materia de su competencia.

El señor PRESIDENTE DEL INI (Croissier Batista): Hay algún dato que sí es de mi competencia, que era sobre la evolución de los costes. De las preguntas de S. S., quería, en primer lugar, explicar sobre lo de que se mejora echando a la gente. Vuelvo a decir, que una empresa, ante la caída de la demanda y ante la competitividad internacional, no puede hacer más que tres cosas: sujetar costes —y esto hoy en día pasa por inversiones y por reducción de mano de obra—, mejora de gestión; y, también, metiendo dinero para sanearla financieramente. Si se mete dinero y no se abordan los problemas industriales, manifiestamente se está tirando el dinero por la alcantarilla. Si se hace lo primero y no lo segundo, nunca puede ser una empresa viable.

En cuanto a los costes, del año 1984 sobre el año 1983, los costes de producción de nuestras empresas crecieron un 3 por ciento; los costes de distribución, un 16 por cien-

to; los costes de administración, un 9 por ciento, y, los costes financieros, un 6 por ciento. En definitiva, ello ha permitido que el resultado de la explotación normal de nuestras compañías en el año 1984 sobre 1983, creciera un 27 por ciento, frente a un empeoramiento en el ejercicio anterior.

En cuanto a los sueldos del personal directivo de las empresas públicas, desde luego esa duplicación de los sueldos no ha tenido lugar, ni mucho menos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente del INI. Antes de retirarse, el Presidente de la Comisión quiere hacer una declaración formal: quiero felicitar al señor Schwartz, al señor Bravo de Laguna y al señor Presidente del INI, porque estas preguntas y estas contestaciones han sido modélicas de lo que debe de ser una sesión informativa, y esta Comisión, que no está habituada a que esto se produzca de esta manera, lo quiere hacer constar a través de su Presidente. Muchas gracias.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver)

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez)

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ENAGAS (Badosa)

El señor PRESIDENTE: El señor Schwartz prefiere que los tres presidentes estén presentes a la vez, aunque no tengan aparentemente nada que ver unos con otros.

Señor Schwartz, vamos a conceder veinte minutos para los tres Presidentes, o precisa media hora.

El señor SCHWARTZ GIRON: Media hora todo lo más, señor Presidente, porque algunas de las cosas que les podría preguntar han sido contestadas en momentos anteriores de este trámite.

El señor PRESIDENTE: Por tanto, a la una menos cinco podíamos dar por terminada esta comparecencia, y celebrar la última comparecencia de Iberia, Trasmediterránea y RENFE.

El señor SCHWARTZ GIRON: Vamos a ver si puede ser, dependiendo, naturalmente, de las contestaciones.

El señor PRESIDENTE: No, señor Schwartz. Media hora para preguntar a los tres Presidentes. *(La señora Vicepresidenta, García Bloise, ocupa la Presidencia.)*

El señor SCHWARTZ GIRON: Muy bien, señor Presidente.

Mis preguntas primeras se dirigen al señor Presidente de HUNOSA. También quiero empezar expresando mi simpatía al señor Presidente de HUNOSA y a los directivos y trabajadores de esa compañía, por la difícil situación vital que supone trabajar en una industria cual es la carbonera y, por tanto, las preguntas y críticas que se pue-

dan adivinar en lo que yo pregunte no indican una falta de comprensión para lo que es un esfuerzo muy grande por todos los que están, tanto a la cabeza como empleados por esa gran Sociedad.

El primer problema que se plantea es el contrato-programa. ¿En qué medida se está cumpliendo este contrato-programa en los años que lleva vigente? Si no se cumple, ¿por qué razones cree el señor Presidente de HUNOSA que se están separando los resultados a peor, sin duda, me temo, de lo que se preveía? Y ¿qué va a pasar en el futuro, es decir, en lo que queda de vigencia de este contrato-programa suscrito entre HUNOSA y el Estado?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Como sabe S. S. muchos aspectos del contrato-programa y plan trienal sí se están cumpliendo. Voy a destacar alguno de los más importantes.

La moderación salarial que consideraba subida del 75 por ciento sobre el IPC en los tres años, se está cumpliendo rigidamente. La reestructuración de la plantilla, yendo a una estructura más cargada en puestos productivos directamente y menos en administrativos o indirectos, se está cumpliendo. Las inversiones de reposición, que en el caso de la minería no son inversiones de instalaciones nuevas, sino para poder dar continuidad a la extracción, prolongación de galerías y prolongación de equipos, se están cumpliendo; pero existe un factor singular de gran importancia, que es el nivel de producción.

El nivel de producción tiene además la significación del 98 por ciento es el límite que podría invalidar de una manera efectiva lo pactado entre los trabajadores, la dirección de la empresa, el Instituto Nacional de Industria y el Gobierno. El compromiso de producción del 98 por ciento no se alcanzó en el año 1984 por los pelos, se dio el 97,4. En atención a consideraciones que tuvo en cuenta la Comisión de Seguimiento, el Consejo de Ministros aprobó la prolongación del contrato-programa, vista la ligera desviación con este valor de producción.

En el año 1985 este compromiso de producción está de muy difícil alcance en estos momentos, aunque no hemos llegado a final del año. En el acumulado enero/septiembre, el nivel de producción alcanzado es el 86,5. Si se contabilizaran también las pérdidas debidas a absentismos colectivos de múltiple naturaleza, habría que adicionar un 11,6 por ciento, que volvería a ser superior al 98, quedándose en el 98,1.

De una manera formal no puede decirse que el compromiso del 98 por ciento no se ha alcanzado hasta que no llegue precisamente final de año. En este momento las partes responsables, y desde luego la última palabra la tiene el Gobierno, tienen que manifestarse sobre qué habría que hacer con la vigencia o no del plan trienal durante el nuevo año.

Yo quiero recordarle a S. S. que hay un aspecto fundamental de la utilidad del plan trienal, y es que sirva de plataforma de estabilización y de espera en la empresa para la elaboración del plan estratégico a largo plazo que el Congreso de los Diputados, en una resolución particular, con motivo de la sesión de aprobación del Plan Ener-

gético Nacional, convino que se terminara y se elaborara, en cuya labor se está, y que dentro del período del plan trienal, 1984, 1985 y 1986, va a estar terminado y disponible para su negociación con las partes.

El señor SCHWARTZ GIRON: Antes de preguntarle sobre las grandes líneas de este plan estratégico de HUNOSA, querría hacer una reflexión que ha de entenderse en sus estrictos términos, y es referente a los accidentes que están ocurriendo en la minería de carbón, en HUNOSA y en otras compañías públicas y privadas.

Todos, huelga decirlo, lamentamos que tales sucesos tengan lugar. Pero ¿hay alguna razón por la que crea el señor Presidente de HUNOSA que están menudeando? ¿Se debe esto a alguna imprevisión en cuanto a gastos de seguridad, a algún plan de seguridad que no se ha realizado plenamente? ¿Debería haberse reflejado presupuestariamente algún tipo de medida que no nos colocara en esta situación? ¿Hay alguna previsión nueva a la vista de lo ocurrido durante este año para hacer que el trabajo en las minas sea más seguro?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Quiero significarle de entrada que, en cuestiones de seguridad y de riesgo en el trabajo, ningunos resultados son aceptables, por principio, y mucho menos tratándose de vidas humanas cuya tragedia tiene un valor incalculable.

De todas maneras, si me gustaría decir aquí públicamente que HUNOSA está gastando 2.200 millones de pesetas al año en seguridad; que dentro de la plantilla propia dedicada a la seguridad hay 102 técnicos, de los cuales seis son ingenieros superiores, 37 son ingenieros técnicos y 59 son vigilantes. Que además de esta infraestructura propia de la empresa, existen 50 delegados mineros, y 50 delegados mineros suplentes, en cumplimiento de lo que establece el Estatuto del Minero; y que además existen también 33 Comisiones Mixtas con atribuciones decisorias sobre la seguridad en representación de las partes, dirección y trabajadores, que tienen reuniones periódicas y que llevan una actividad continuada muy anterior a esta crisis que estamos atravesando.

Dicho esto, me permitiría reflexionar un poco sobre la naturaleza estadística, si es que con la muerte se pueden hacer estadísticas, y ruego que se comprenda en qué términos voy a hablar. Quiero señalar que la muestra estadística de los accidentes mortales no es suficientemente numerosa como para ser representativa, y entonces ocurre que tiene grandes dispersiones en más y en menos. Dicho en términos más intuitivos, el que un accidente en la mina produzca un muerto, ninguno o muchos, depende de unas circunstancias de azar, que unas veces son favorables y otras veces son desfavorables, y que un mismo accidente a una persona le produzca una lesión grave o una muerte también es otro factor de azar. Esto hace que aunque por término medio los accidentes en HUNOSA estén bajando desde 28/30, cuando su fundación en el año 1967, a unos 14, en este momento, sin embargo, es estadísticamente previsible que haya en un año como éste en-

tre 8 y 20, en razón de que no está mantenido rígidamente en torno al valor medio.

Por hablar de resultados en los que se traduce todo este tipo de acción, yo quisiera decir también que el índice de frecuencia de accidentes, que es un índice que mide más el grado de seguridad en la minería y que puede significar una alarma más precisa, más técnica en cuanto que fuese necesario redoblar los esfuerzos y que era de 240, cuando la fundación de la empresa, está, en este momento, en 141.

Como una referencia espectacular, ya que se habla de la minería subterránea, puedo decir aquí que desde la fundación de la empresa no se ha dado ningún nuevo caso de silicosis de primer grado en una persona de nuevo ingreso en la empresa, en razón de que los aumentos de ventilación y la inyección de agua que se consiguió en aquellos tiempos, que se implantó y que tiene un coste que he incluido en la partida anterior, significó un cambio cualitativo espectacular en esta tara de la minería subterránea.

El señor SCHWARTZ GIRON: Muchas gracias, señor Presidente. Desde el Grupo Popular y desde todos los lados de la Cámara deseamos que se preste especial atención a este aspecto y que, por tanto, en los planes estratégicos se subraye, sobre todo, todo lo que sean gastos y atenciones a la seguridad en las minas.

Mi segunda pregunta se refiere a la cuestión de la hulla coquizable. En los Presupuestos Generales del Estado para 1986 se reduce la subvención a la hulla coquizable. No me entretengo en decir por qué, puesto que lo dije en otro momento y a otra autoridad, pero pregunto respecto a las previsiones de producción y entregas a la siderurgia, teniendo en cuenta el descuento de estas subvenciones y el descenso del dólar que va a aumentar el diferencial con los precios CECA, ¿es que se piensa que va haber una reducción de las entregas a la siderurgia, o es que no está bien prevista esta cifra y, al final, va a haber un crédito extraordinario para cubrir la subvención a la hulla coquizable?

Ya sé que no se puede decir antes de tiempo cuánto va a ser al final del ejercicio, pero nos ha llamado la atención que se reduzca esta subvención y querríamos saber cuál es su opinión al respecto.

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Desde mi perspectiva de responsabilidad puedo aclarar, hasta el nivel que yo conozco, la cuestión que plantea.

La cantidad de hulla coquizable que entrega HUNOSA y sus destinos está perfectamente determinado por la política del Ministerio de Industria que así lo establece en cada momento; de forma que nosotros hacemos las entregas que el Ministerio nos indica.

Conviene que sepa que las partidas de utilización siderúrgica no van a hulla, a mezclas coquizables, por ser muy bajas en cenizas se derivan a centrales que consumen carbones muy bajos en cenizas, de forma que, desde el lado de la producción y venta, o va a la siderurgia, o va a una central baja en cenizas. En cuanto a ingresos están bas-

tante equilibrados. Puede variar un poco, pero no sustancialmente. La cuenta de resultados de la empresa no se altera porque una partida de siderúrgico se derive a una central térmica baja en cenizas.

El señor SCHWARTZ GIRON: ¿Me está diciendo que la reducción de esta subvención no afecta a la cuenta de resultados de HUNOSA y que no le importaría que desapareciera?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Tal y como está, en este momento, la subvención al carbón térmico con el transporte a central alejada, puesto que las centrales bajas en cenizas están, sobre todo, en el litoral del sur, en Carboneras y Algeciras, son centrales que, si no, tienen que consumir carbones importados. La política que establece el Ministerio hace que HUNOSA cuando, por orden del Ministerio deriva cantidades a estas centrales, los ingresos que recibe por todos los conceptos son similares a los ingresos que recibe por todos los conceptos cuando lo entrega a la siderurgia.

El señor SCHWARTZ GIRON: En este caso vamos a pensar si introducimos una enmienda que nos libre de este gasto que parece ser que se podría reducir aún más.

Mi pregunta siguiente es muy breve. ¿Cree el señor Presidente de HUNOSA que nos podría adelantar, sino hoy, al menos documentalmente y a tiempo para el trámite presupuestario, algo del plan estratégico de HUNOSA? ¿Habría que esperar a que ustedes lo tengan más avanzado o podría saberse algo de las grandes líneas por las que está discurriendo el pensamiento de la dirección de esta Compañía?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): El plan estratégico de HUNOSA tiene una dificultad de síntesis tan grande que las síntesis finales que tienen conclusiones operativas estratégicas concretas, nacerán al final, si es que tienen fundamento. Lo que se está haciendo en HUNOSA, por encargo del Gobierno y también del Congreso de los Diputados, es un estudio a fondo de su realidad, de sus posibilidades, de sus costes todo ello en el marco de la entrada en la Comunidad Económica Europea, para, con una reprofundización y solidez de todos estos estudios básicos parciales de la empresa, poder hacer síntesis estructurales que nacerán al final.

Puedo decirle como pronóstico y como experiencia que, desdichadamente, los plazos que nos estamos dando para estos estudios preliminares se prolongan más de lo debido, en razón de que no vamos a sacrificar la calidad al plazo y vemos que, dentro del plan trienal, si se mantiene su continuidad, hasta finales de 1986, tenemos tiempo para la conclusión final.

El señor SCHWARTZ GIRON: Está claro que habrá que esperar un poco más. Lo siento porque es muy difícil juzgar el presupuesto respecto de HUNOSA sin saber qué va a ser de esa compañía que pierde las cantidades de dinero, que ahora vamos a ver, si las he sumado bien. Lo im-

portante es saber cuál va a ser su futuro y si vale la pena seguir invirtiendo de esta manera.

Mi próxima pregunta es la referente a las pérdidas globales, brutas, de HUNOSA. En las cifras que se nos han suministrado viene un resultado previsto para el ejercicio 1986 de 25.467 millones de pérdidas. ¿Esta pérdida es antes de la subvención?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): No. Esas son las subvenciones. Esa subvención pone a cero la cuenta de resultados.

El señor SCHWARTZ GIRON: Entonces, el resultado del ejercicio queda a cero porque hay unas pérdidas y unas subvenciones, ¿Y estas son todas las subvenciones que hay?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): Existe, pero no por vía de subvención, una aportación al precio de lo siderúrgico, que se considera como un ingreso por ventas. Es una partida pequeña igual para cualquier suministrador siderúrgico, sea público o sea privado.

El señor SCHWARTZ GIRON: ¿De qué cuantía es, más o menos, esa partida?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): El total para el año que viene, me parece que son 1.400 millones a repartir entre todas las empresas, depende de las partidas que el Ministerio asigne a cada una.

El señor SCHWARTZ GIRON: Es decir, podemos pensar que las pérdidas están en los 25.000 y pico millones de pesetas.

¿Qué empleados tiene en este momento HUNOSA?

El señor PRESIDENTE DE HUNOSA (Tesoro Oliver): En este momento tiene 21.000 empleados.

El señor SCHWARTZ GIRON: No voy a hacer la división porque ya la hice en otro momento.

Estas son todas las preguntas que, por parte del Grupo Popular, hacemos al Presidente de HUNOSA.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Muchas gracias, señor Presidente de HUNOSA.

A continuación, para contestar a las preguntas del Grupo Popular, el señor Presidente de SEAT.

Tiene la palabra el señor Schwartz.

El señor SCHWARTZ GIRON: Las preguntas que dirigimos a estas compañías vienen inducidas por el nivel de sus pérdidas. Las pérdidas de HUNOSA ya hemos visto que son de 25.500 millones de pesetas, aproximadamente, y ahora nos enfrentamos con las pérdidas de SEAT.

Las pérdidas presentadas para 1986 suponen una previsión de 33.542 millones de pesetas. Parece que los miles de pesetas vuelan en esta sala. De todas formas son can-

tidades verdaderamente inexcusables. A mí me gustaría que el señor Presidente de SEAT nos dijese, en primer lugar, por qué ha previsto estas pérdidas y por qué en el próximo ejercicio de 1986 no hay modo de remediarlas. ¿Es que no están dispuestos a hacer los licenciamientos que al parecer son necesarios allí? ¿Cuánto costaría hacerlos? ¿Qué gastos hay de tipo financiero que se resolverían con otra estructura de capital? ¿Qué va a pasar si la empresa se vende a otra compañía? ¿Qué cantidad de dinero habrá de aportar el Estado para que otra compañía esté dispuesta a comprar SEAT a cero?

Esas son las preguntas que se refieren a la cifra escandalosa, que a todos los españoles nos debe hacer llorar, de 33.542 millones de pesetas por hacer coches que si los españoles no queremos comprar habría que hacer menos. ¿Qué me dice el señor Presidente de esta cifra y de sus causas?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Indudablemente como profesional y como responsable de esta sociedad, y de cualquier sociedad, las pérdidas nunca tienen justificación. En una reunión similar a esta he tenido ocasión de comentarlo hace exactamente un año.

Es indudable que la cuenta de pérdidas o beneficios de una sociedad está compuesta de muchos factores, unos propios y otros ajenos, y voy a tratar de desmenuzar, en la medida de lo posible, las partidas principales que a la sociedad la llevarán a esa cuenta de resultados en 1986.

En primer lugar quiero recordar que nuestra sociedad, SEAT, en 1980, después de veintisiete años de colaboración con FIAT y de integración prácticamente total con FIAT, por unas circunstancias que no son en este momento del caso, se vio abandonada y tuvo que replantear un plan estratégico a largo plazo que le permitiese en una primera fase, sobrevivir, simplemente continuar produciendo y vendiendo sus modelos y sus vehículos; en una segunda fase, tener la capacidad de desarrollar una tecnología propia, unos mercados propios; y, en una tercera fase, tratar, igual que está ocurriendo con el sector a nivel mundial, de buscar las economías de escala que le permitiesen alcanzar el equilibrio en sus resultados o los beneficios correspondientes.

Durante ese período, desgraciadamente tenemos que lamentar el que la Sociedad se haya visto obligada a tener que practicar bajas muy importantes en su plantilla. Recuerdo que la Sociedad en los años 1978-1979 tenía 32.500 personas y, a fecha de hoy, la Sociedad tiene 23.400. Por lo tanto, estamos hablando de que en un período de tres o cuatro años ha sabido una reducción de casi 9.000 personas en la plantilla.

La Sociedad se vio privada de cualquier tipo de aportación tecnológica por parte de su socio anterior, FIAT, como he mencionado, y durante estos últimos años ha tenido que invertir cantidades importantes de dinero en el desarrollo de sus capacidades tecnológicas.

La Sociedad también, durante estos últimos años, siguiendo la traza marcada por otras empresas líderes mundiales, ha tenido que hacer grandes inversiones y sa-

crificios en la mejora de la productividad de sus plantas y de sus instalaciones.

El segundo de los aspectos importantes en la cuenta de resultados que se prevé para el año 1986, y por supuesto de los anteriores, es el tema de los costos financieros. Como muy bien dice S. S., la cuenta de pérdidas de 33.542 millones es una cifra tremenda, pero quiero recordar que la cifra de costes financieros incluida en ese presupuesto es exactamente de 38.000 millones de pesetas, que aparte de que supone en números redondos 5.000 millones más de las pérdidas fiscales o finales de la sociedad, también quiero recordar que suponen el 15 por ciento de la cifra de ingresos prevista.

En un estudio detallado que la Sociedad ha realizado el año pasado, y que ha vuelto a realizar éste, sobre el coste financiero con que operan nuestros competidores mundiales —me estoy refiriendo a firmas americanas, a firmas japonesas o al resto de nuestro competidores europeos— el mundo del automóvil, en sus balances de cierre de 1984 ha aportado de coste financiero el 2,65 sobre ingresos, que no implica una aplicación total en todas las empresas porque muchas de ellas, como es lógico, están operando o sin coste financiero o con ingreso financiero. La diferencia es evidente, de un 12 por ciento con la media del sector mundial; y eso, aplicado a la cifra de ingresos de 256.000 millones de pesetas, prácticamente podemos decir que es la principal justificación de las pérdidas de nuestra Sociedad.

Si me permite S. S., en un cálculo a la inversa —y ya sé que quizá puede no ser excesivamente significativo—, lo que 38.000 millones de pesetas significan en términos de empleo, quiere decir que nuestra Sociedad, si no tuviese costes financieros, tendría 20.000 personas más. Es decir, 20.000 personas equivalen a un coste de 38.000 millones de pesetas. Por lo tanto, o nuestra Sociedad tiene un déficit crónico financiero o, por decirlo en un simil interesante, estamos funcionando con una improductividad o falta de eficiencia de 20.000 personas más.

En tercer lugar, querría hablar también de la coyuntura del automóvil a nivel español, a nivel europeo y a nivel mundial. De todos es conocida la crisis por la que está atravesando el sector del automóvil durante estos últimos años; crisis que se viene produciendo, recuerdo, casi desde la primera crisis importante del petróleo, a mediados o finales de 1974. España está matriculando menos vehículos que matriculó en 1977 o en 1973; en España hemos pasado de ser tres fabricantes a ser prácticamente siete marcas las que hay representadas en nuestro país. España hoy tiene una capacidad instalada de 1.600.000 vehículos, con una producción el año pasado de 1.250.000, lo cual quiere decir que estamos operando en términos de tremendos excedentes a nivel español, que también se compaginan con los tremendos excedentes que en este momento existen a nivel europeo; podemos estimar en casi dos millones de vehículos los que en este momento Europa podría producir y no lo hace porque no hay mercado para ello.

Quiero decir, en cuarto lugar, y quizá tampoco es justificación, que otras empresas europeas importantes,

como pueden ser Renault, el grupo PSA, British Leyland, Alfa Romeo, etcétera, están arrojando también en sus cuentas de resultados cifras preocupantes de pérdidas, operando en todos los casos con unos costes financieros por debajo del 4 por ciento, porque en ninguna de las empresas que estoy mencionando sus accionistas han permitido el que los costes financieros rebasaran el 4 por ciento de la cifra de ventas.

Tengo que decir también que indudablemente la Sociedad está operativamente tomando todas las medidas necesarias para resolver su problema operativo en la cuenta de resultados, y sobre eso puedo indicar que en 1981 la Sociedad fabricó 206.000 coches; en 1982-1983 del orden de los 250.000 coches cada año; en 1984, la Sociedad fabricó 278.000 coches; y este año esperamos cerrar el ejercicio con algo más de 320.000, que, quiero recordar también, suponen el 25 por ciento de la producción española y que, indudablemente, colocan a nuestra empresa en el mayor fabricante de coches español.

Para nosotros ha sido una preocupación importante, como es lógico, el volumen. El sector del automóvil es enormemente sensible a los gastos fijos y al volumen de su producción derivado de sus posibilidades de venta y, para eso, la Sociedad, desde 1980, ha tenido que montar una red de exportación propia para tratar de colocar sus vehículos no en España, mercado en depresión y donde la oferta cada día es mayor, sino poder tomar una participación en prácticamente todos los mercados de la Europa Occidental, donde nuestra empresa hoy tiene una digna participación y donde esperamos alcanzar este año un 1,3 del mercado europeo.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Yo pediría a los señores presidentes que contestasen lo más escuetamente posible.

El señor SCHWARTZ GIRON: El problema, señora Presidenta, es de tal tamaño que comprendo que la respuesta sea kilométrica, porque yo me pregunto qué haría una compañía privada si tuviese 33.542 millones de pérdidas en un año, pero como esta es una empresa pública, pasan otras cosas.

¿Está acercándose la SEAT, por las pérdidas acumuladas, al punto que marca la Ley de Sociedades Anónimas de una reducción de capital, cuando las pérdidas acumuladas llegan al 33 por ciento del capital de la sociedad, o todavía no ha llegado a este punto?

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Prácticamente la Sociedad ha realizado esa reducción en el cierre del ejercicio de 1983 y, previsiblemente, tendrá que realizarlo en el cierre del ejercicio 1985.

Quiero recordar también, porque se me ha preguntado aunque he pasado un poco por encima, que indudablemente la cifra de pérdidas puede llegar a tener unas soluciones que creo que he intentado esbozar. En primer lugar, quiero hablar del saneamiento que la Sociedad necesita. La Sociedad, con o sin otro nuevo socio, no puede operar en estos términos de coste financiero, que es la ra-

zón fundamental o principal de las pérdidas del ejercicio que estamos comentando, pero también tenemos que ser conscientes, y así lo hemos programado hace tiempo ya, que la industria del automóvil va a fusiones, a integraciones y a grandes colaboraciones. El coste tecnológico de desarrollo de nuevos productos o de actualización de nuevas instalaciones en su producción, así como la necesidad de economías de escala en el coste de las compras, que supone el 58 por ciento de los costes, requiere el que la Sociedad se haya planteado hace tiempo ya la vinculación con algún grupo internacional.

El señor SCHWARTZ GIRON: Concrete usted si hay alguna vinculación.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Así venimos trabajando desde el 30 de septiembre de 1982, en colaboración con Volkswagen. Es indudablemente intención de esta empresa y está en manos del Instituto Nacional de Industria, accionista prácticamente total de esta sociedad, el tratar de llegar a acuerdos mayores con la empresa Volkswagen, que permitan a esta sociedad acceder a esas tecnologías de vanguardia o a esas economías de escala con las que creemos que, además del saneamiento necesario, la Sociedad podrá entrar en un equilibrio económico.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente, y con esto acabo, esta es una pregunta de tipo técnico a una persona que vive en el sector del automóvil.

Calculo que aproximadamente la construcción de un kilómetro de autovía en un terreno normal puede llegar a costar 200 millones de pesetas, inclusive también las expropiaciones, si éstas no son muy difíciles. Entonces, calculo que 33.500 millones de pesetas de pérdidas podrían permitir, si no se tuvieran y se dedicaran a otra cosa, la construcción de 167 kilómetros de autovías; como sabemos Madrid está mal comunicado o se podría hacer la autovía que va por los pasos de Málaga a Estepona, para evitar las muertes que hoy ocurren en aquella carretera. ¿Está bien calculada esta cifra? Es una ayuda que pido al señor Presidente de SEAT para el momento de mis argumentaciones. Creo que son aproximadamente 200 millones de pesetas por kilómetro de autovía, y esto nos permite a los españoles darnos cuenta de qué significan 33.500 millones de pesetas de pérdida en una compañía que hace coches para que vayan por las autovías que no hay.

El señor PRESIDENTE DE SEAT (Díaz Alvarez): Yo no soy técnico en el coste de la construcción de autovías, aunque agradezco enormemente el ejemplo y la comparación. Creo que será exacta, yo no he hecho los números y, por lo tanto, creo que así será, pero también quiero volver a recordar que indudablemente 38.000 millones de pesetas de costes financieros están incluidos en esta cuenta de pérdidas, 38.000 millones de pesetas que equivalen también a unas 20.000 personas aproximadamente que tendríamos de excedente en la sociedad y creo que la Socie-

dad ya está planteando un programa de futuro que le permita no sólo consolidar su situación actual en régimen de competitividad, sino además poder desarrollar unos planes que nos permitan consolidar en España una empresa fabricante de vehículos a nivel europeo que pueda producir durante los próximos años 3,8 millones de coches, que tenga unas ventas de 3 billones de pesetas durante los próximos diez años, que pueda contribuir con unos impuestos de 550.000 millones de pesetas, que tiene un programa de inversiones de 375.000 millones de pesetas, y que además está previsto que el 60 por ciento de toda la producción, sea exportada desde España a otros países, principalmente de la Europa comunitaria.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Muchas gracias, señor Presidente.

Seguidamente tenemos al señor Presidente de ENAGAS.

Tiene la palabra el señor Schwartz.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente de ENAGAS, veo en los presupuestos del sector público estatal, que la cuenta de resultados prevista para la Empresa Nacional del Gas durante el año 1986, da un resultado de pérdidas en el ejercicio final de 4.342 millones de pesetas. ¿Es esto cierto? ¿Es esta la pérdida que prevé ENAGAS para el año 1986? Si esta cifra es cierta, dentro de lo que son previsiones, a qué causas puede deberse el que también el año próximo tenga que perder ENAGAS después de todo lo que nos ha costado a los contribuyentes el gas natural.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Perdone, señor Presidente. Le recuerdo, señor Schwartz, que nos habíamos comprometido a acabar a las 12,50, son las 12,55 horas, vamos a dar cinco minutos más, pero no basaremos las trece horas.

El señor SCHWARTZ GIRON: Muy bien, señora Presidenta.

El señor PRESIDENTE DE ENAGAS (Badosa Pages): Las previsiones laborales a mediados de año arrojaban esta cantidad de 4.342 millones de pesetas de previsión de pérdidas del año que viene. La previsión de pérdidas a corto plazo en una empresa de gas como es ENAGAS es una de las más arriesgadas que se puedan hacer; la razón fundamental es que, a diferencia de empresas como las de los presidentes que acaban de abandonar la Mesa, que son empresas de alto valor añadido, de estructura de demanda y de importación relativamente estables, una empresa como ENAGAS tiene una extraordinaria sensibilidad de variables absolutamente exógenas, como es, por ejemplo, la cotización del dólar o, por supuesto, el precio del gas importado, que expresado en pesetas depende asimismo de la cotización del dólar. Sin embargo, cualquiera que sea el orden de magnitud que en estos momentos estamos revisando a la baja, precisamente por la fluctuación del dólar entre otros factores, sí merece una explica-

ción el origen básico de las pérdidas de ENAGAS, empresa que como se sabe ha tenido, tiene y tendrá el año que viene «cash-flow» positivo y el año que viene unos resultados de explotación asimismo positivos.

La explicación está en la estructura financiera de la empresa, generada básicamente entre 1975 y 1980 por razones fundamentalmente de infradotación de capital.

En concreto, de la cuenta de resultados de este año 1985, 12.523 millones de pesetas se deben a pérdidas por diferencias de cambios, consecuencia a su vez del stock de endeudamiento en dólares fundamentalmente, y 2.076 millones de pesetas se deben al hecho de que ENAGAS, en el contrato de 14 de agosto de 1975 realizó una actividad atípica para una empresa de gas, empezó a operar como intermediario financiero, inventando con unos años de anticipación los créditos del Fondo de Ayuda al Desarrollo y la subvención a los tipos de interés, y eso le sigue costando, periodificado, a la empresa 2.076 millones de pesetas.

El señor SCHWARTZ GIRON: ¿A quién se han dado esos créditos subvencionados?

El señor PRESIDENTE DE ENAGAS (Badosa Pages): El acuerdo con Argelia del 14 de agosto de 1975 incluía un crédito a largo plazo al 4 por ciento de interés, con cuatro años de carencia, lo que hoy día llamaríamos un crédito de fondo de ayuda al desarrollo, y un crédito comercial ordinario de fomento a la exportación de 300 millones de dólares —me parece que eran 17.700 millones de pesetas del momento— que se instrumentó por el Banco Exterior de España y que dos puntos eran subvencionados, y siguen siendo subvencionados, por la Empresa Nacional del Gas.

El señor SCHWARTZ GIRON: Eso es mejor que el crédito a China, que son treinta años, con diez de carencia y al 2 por ciento.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Muchas gracias. Creo que ha terminado la comparecencia, ya que es la una menos un minuto.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente, ¿tiene que darnos alguna cifra más respecto a la explicación? Porque yo querría preguntarle, señor Presidente de ENAGAS...

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Es su última pregunta, porque a continuación vamos a pasar al señor Presidente de Iberia. Es la una, y hemos dicho esta mañana reiteradamente que iba a tener el mismo rigor que el señor Osorio.

El señor SCHWARTZ GIRON: Sí, es cierto, pero hay alguna pregunta que tiene especial interés. En fin, la voy a hacer.

Veo aquí subvenciones de capital recibidas del Estado para el año 1986 por 11.500 millones de pesetas y, luego,

aportaciones de capital de Organismos Autónomas por 5.000 millones de pesetas. Estas dos cifras, que hacen una suma de 16.500 millones de pesetas, ¿hay que añadir las, desde el punto de vista de la necesidad de financiación de ENAGAS, a los resultados previstos de pérdidas de 4.342 millones de pesetas? ¿Es eso lo que ENAGAS va a absorber, por así decirlo, de la financiación pública?

El señor PRESIDENTE DE ENAGAS (Badosa Pages): Las previsiones para el año que viene de la cuenta de resultados, insisto, están siendo revisadas ligeramente a la baja a raíz de las cotizaciones, pero las cifras a que usted se refiere, los 11.500 millones de pesetas que figuran en el Presupuesto más los 5.000 del Instituto Nacional de Hidrocarburos, son ampliación de capital para el año que viene, con el objetivo fundamental de mantener la estructura financiera de la empresa equilibrada, teniendo en cuenta que la empresa tiene que asumir dentro de un plan a medio plazo inversiones en inmovilizado fijo, básicamente en gasoductos, en los gasoductos que llegan a Madrid, por valor de 26.600 millones de pesetas. Se espera cubrir con más de 8.000 millones de pesetas de «cash-flow» positivo una parte adicional de las necesidades, y el resto es básicamente la devolución de préstamos. ¿Más detalle?

El señor SCHWARTZ GIRON: No, porque no me deja la señora Presidenta. Comento que esto no es un pozo de petróleo, sino un agujero negro.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Esos comentarios, señor Schwartz, creo que sobran.

El señor SCHWARTZ GIRON: Son interesantes, señora Presidenta.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): No son interesantes. No es el lugar.

Muchas gracias, señor Presidente.

— DE LOS SEÑORES PRESIDENTES DE IBERIA, TRASMEDITERRANEA Y RENFE

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Pueden subir al estrado los señores Presidentes de Iberia, Trasmediterránea y RENFE.

Los señores interpellantes tienen que repartirse el tiempo.

El señor SCHWARTZ GIRON: Estamos aquí todos los miembros del Partido Liberal, señora Presidenta. (Risas.)

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): ¿Nos ponemos de acuerdo en la hora en que vamos a terminar con este grupo?

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Seremos más puntuales que Iberia, señora Presidenta. (Risas.)

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): No empecemos las preguntas así. ¿Podemos pensar que a las catorce horas, como máximo, puesto que son tres, terminamos este Grupo? (Asentimiento.)

Señores Schwartz y Bravo de Laguna y Mardones, entonces quedamos en que terminamos a las dos en punto. Repártanse el tiempo como quieran.

El señor MARDONES SEVILLA: Perdón, señora Presidenta, no sé si vamos a alternar las preguntas o a consumir la mitad de tiempo cada uno. (Rumores.)

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Creo que el Grupo Socialista está celoso de no hacer preguntas. (Risas.) No les dejan.

El señor MARDONES SEVILLA: Mi primera tanda de preguntas va dirigida al señor Presidente de Iberia, agradeciéndole a él y los Presidentes de RENFE y Trasmediterránea su comparecencia.

Señor Presidente de Iberia, ¿me podría usted avanzar, en primer lugar, el cierre de la cuenta de resultados del ejercicio 1984-85, dado que su compañía no trabaja por años naturales?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Como el ejercicio contable de Iberia acaba a finales de octubre, los datos que le puedo dar, salvo ajustes de última hora, son bastante fiables.

Reduciremos las pérdidas entre un 40 y un 45 por ciento en relación al año pasado. No quiero ser más preciso porque usted sabe que siempre hay ajustes de última hora, pero le diré que las pérdidas se situarán entre 9.000 y 10.000 millones de pesetas; es decir, repito, va a haber una reducción entre el 40 y el 45 por ciento sobre el año pasado.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Me puede informar de la evolución de la plantilla de Iberia desde el año 1984 hasta el momento presente y la tendencia que tiene la compañía Iberia con relación a su plantilla.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Le puedo dar datos de final de ejercicio, porque en estos pocos días no se va a contratar a nadie. La plantilla fija total de Iberia a final del ejercicio pasado era de 22.716 personas. Al final de este ejercicio será de 22.353 personas.

Aquí quiero hacer un inciso, porque creo que es importante, para decir que en Iberia, que tiene un componente estacional, es muy importante —y esto ya se hacía antes— tener menos plantilla fija y, en cambio, tener plantilla eventual para reforzar los meses de verano, que son los de mayor actividad en la empresa.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, ¿me puede informar de la situación en que se encuentran los pagos de la empresa Iberia a la Seguridad Social? Le adelanto que en el informe económico de que disponemos, los gastos de personal que se consignan para el año 1986

en el presupuesto de explotación ascienden a la cifra total de 15.329 millones de pesetas en concepto de seguridad a cargo de la empresa. Supongo que se está refiriendo a la Seguridad Social. Entonces, le pregunto: ¿Cuál es en este momento la situación en que se encuentran los pagos que tienen ustedes pendientes o realizados a la Seguridad Social?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Puedo ser categórico. Se encuentran absolutamente al día.

El señor MARDONES SEVILLA: Paso, señor Presidente de Iberia, a la siguiente pregunta. Analizando el presupuesto de capital de su empresa para 1986, en las aportaciones de capital aparece una consignación de 30.000 millones de pesetas de organismos autónomos. ¿Me puede decir el origen?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Son 30.000 millones de aumento de capital del Instituto Nacional de Industria. Es una equivocación. Hace tres años figuraban en el programa, antes de mi llegada a Iberia, la cantidad de 30.000 millones, y la última ampliación de capital será el año próximo.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, ¿el dato está aquí erróneamente colocado?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): No lo sé. No sé a qué se refiere S. S., pero no hay ninguna aportación de Comunidades Autónomas.

El señor MARDONES SEVILLA: No he hablado de Comunidades Autónomas. Me estoy refiriendo al documento que figura en la página 162 del libro de presupuesto de explotación de las sociedades que reciben subvenciones corrientes. En la hoja de presupuesto de capital para el ejercicio de 1986 figura como aportación de capital de organismos autónomos la cantidad de 30.000 millones de pesetas.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Supongo que se refiere al «paif» de 1986, presupuestos del sector público estatal, que dice exactamente: más recursos obtenidos; subvenciones de capital, nada; aportación de capital, 30.000 millones, que son aportaciones de nuestro accionista, el Instituto Nacional de Industria.

El señor SCHWARTZ GIRON: Es que el INI es un organismo autónomo.

El señor MARDONES SEVILLA: Después utilizan esos 30.000 millones de aportación de capital del organismo autónomo y no sé en qué condiciones financieras se produce esa aportación de capital.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Como aumento de capital.

El señor MARDONES SEVILLA: Como aumento de capital para que después, en la cuenta de resultados, en el cierre del ejercicio den otras cifras computando precisamente esto, porque los organismos, como RENFE u otros, que tienen subvenciones de capital vienen con asterisco para que no se computen en la cuenta de resultados. Pueden salir los déficit, pero sin computar las aportaciones. Mientras que aquí se podrían estar enmascarando déficit mayores por aportaciones de capital de organismos autónomos, concretamente del INI, dado que en la Memoria y en el Informe del presupuesto de capital figura en plural: organismos autónomos.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Como le digo, es simplemente aportación de capital del accionista, que ya estaba prevista desde hace tres años.

El señor MARDONES SEVILLA: Le voy a hacer una pregunta comparada, en su doble calidad de Presidente de Iberia y de Aviaco. En el presupuesto de explotación de Iberia para el año 1986, en la partida de gastos de transporte de personal y otros gastos sociales figuran 5.055 millones de pesetas, mientras que en Aviaco este mismo renglón de transporte de personal y otros gastos sociales está cifrado en 440 millones. ¿Nos podría explicar, señor Presidente, a qué se debe esta desmesurada cifra de transporte de personal y otros gastos sociales, sobre todo en comparación con la otra compañía y en qué consisten esos otros gastos sociales?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Tiene que contar, como le he dicho antes, con que la plantilla de Iberia será al final del año de 22.353 personas y el personal de Aviaco no llega a 1.600 personas, luego las atenciones de toda clase están en relación con el número de personas. No hay ninguna desproporción. Por las cifras que usted me indica, quizá habría una descompensación favorable a Aviaco, no a Iberia. Si multiplicamos el número de personas de un lado y de otro, vemos que esta cifra no es excesiva.

En cuanto al transporte, del que usted hablaba, se refiere a los gastos de transporte de autobuses para llevar el personal a las distintas factorías de la empresa. Claro está, Aviaco no tiene el volumen que tiene Iberia de mantenimiento, de hangares y de todo lo demás, luego en Aviaco es más reducido el transporte que en Iberia.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, ¿qué explicación tienen los gastos sociales?

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Desgraciadamente, no le puedo dar ahora todo el detalle de gastos sociales, pero son los normales. En ellos pueden estar comprendidos desde la participación en la Caja de Pensiones del personal, hasta, si usted quiere, una asociación de subnormales y una aportación a esta asociación. Le digo los dos extremos.

El señor MARDONES SEVILLA: Como la cifra tiene la enjundia de 5.055 millones, que no es pequeña ni calderilla, le pediría que nos facilitara a la Comisión el desglose de este renglón por transporte de personal y otros gastos sociales.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Si me dice dónde es exactamente, a lo mejor se lo puedo dar ahora.

El señor MARDONES SEVILLA: Es en el presupuesto de explotaciones, en gastos de personal, renglón transporte de personal y otros gastos sociales.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Si me permite, porque desgraciadamente nosotros damos unas cifras y después éstas son elaboradas por el Ministerio de Hacienda, por lo que a veces, aunque el resultado es el mismo, las partidas están diferenciadas.

De todas maneras, me comprometo a hacérselo llegar para no hacer perder tiempo a esta Comisión. ¿Me quiere decir exactamente lo que me pregunta, para tomar nota?

El señor MARDONES SEVILLA: El desglose de esos 5.055 millones de pesetas, que son de gastos de transporte de personal y gastos sociales; conocer lo que vaya a gastos sociales en sus distintos conceptos, lo que usted me ha anunciado.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): Perfecto.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Les quedan cinco minutos; pónganse de acuerdo.

El señor MARDONES SEVILLA: Era una hora para los dos.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): No, era una hora para los tres.

El señor SCHWARTZ GIRON: Yo no voy a preguntar al señor Presidente de Iberia, porque ha sido muy informativa la sesión.

El señor MARDONES SEVILLA: Señora Presidenta, gracias por su amabilidad, pero termino preguntando al señor Presidente de Iberia dos cuestiones.

¿Tiene prevista Iberia una reducción de frecuencias de vuelo en el archipiélago canario por sustitución con alguna otra compañía del tercer nivel o de nivel local? ¿Cómo está la renovación de flota de los DC-9 y qué previsiones financieras o económicas tiene Iberia para atender o no, si se va a resolver o no en el ejercicio de 1986 alguna renovación de flota, bien sea de DC-9 o de otro modelo? Sabe el señor Presidente que la pregunta ha estado en candelero estos meses atrás y el año pasado; incluso ha habido compañías extranjeras que al menos han hecho anuncios de ofertas de aviones de pasajeros similares a

los DC-9, bien sea empresas norteamericanas, bien empresas británicas.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): En el caso de Canarias, me habla usted del tercer nivel. El problema en Iberia —y este es un problema claro— es que la operación interinsular canaria costará a Iberia en este ejercicio (el ejercicio que vamos a acabar a finales de mes) 3.500 millones de pesetas, que van directamente a la cuenta de resultados de Iberia, en este caso negativamente.

Comprendemos perfectamente el hecho insular, no solamente lo comprendemos sino que está en la Constitución. Yo le diría que el interinsular canario, como también el interinsular balear o el Península-Melilla son operaciones donde los ingresos —fíjese S. S.— no cubren el 50 por ciento de los costes. Este es un caso clarísimo de que hay que mejorar esta gestión por parte de Iberia.

A Iberia le sería fácil llorar y pedir que se firmara un contrato-programa con el Estado y que los Presupuestos nacionales paguen esta diferencia porque —diríamos— es un servicio público. En Iberia opinamos que pasar la factura a otro no sirve para nada, que tenemos que resolver el problema sin pasar la factura.

Por tanto, estamos estudiando muy detenidamente la posibilidad de un tercer nivel, propiciado por la propia Iberia, o Iberia y Aviaco —aquí estoy hablando indistintamente de las dos, puesto que soy presidente de las dos—, de crear un tercer nivel en Canarias que no costará las pérdidas tan tremendas que nos produce la operación interinsular. Lo estamos estudiando muy seriamente y creo que en un futuro muy próximo podremos hallar una solución.

Esta solución sería excelente, aunque seguramente tendrá que ser una empresa de Iberia, y lo digo por una razón. Nuestros estudios nos dicen que el tercer nivel en Canarias, con aviones y con el personal polivalente adecuados, no es rentable. Parece ser, según los primeros estudios, que tendría unas pérdidas el primer año de unos 500 millones de pesetas y en los años sucesivos tendría unas pérdidas de unos 300 millones. Eso requiere una inversión de casi 10.000 millones de pesetas y es difícil que, ante este panorama nadie lo haga. A nosotros nos hubiera gustado mucho que una empresa privada lo acometiera, pero no es posible, por una simple razón. Porque si perdemos 3.500 millones y haciendo el tercer nivel sólo vamos a perder 500, tenemos un beneficio neto en la cuenta de resultados de Iberia de 3.000 millones de pesetas.

Estamos estudiando esto, después lo tenemos que someter al INI, y claro está, al Ministerio de Transportes, pero lo que sí queremos es, una vez que tengamos los estudios, contrastarlos con las autoridades canarias. Nos parece que el tema es de suficiente importancia como para que todos los interesados en el mismo puedan opinar.

Tengo que contestar también al otro tema, que es muy importante, sobre la renovación de la flota. Como dice usted, es un tema candente.

Supongo que usted leyó una de mis primeras declaraciones, al cabo de un mes de estar en Iberia, diciendo que

no se tomará ninguna decisión en cuanto a renovación de flota. Le voy a decir por qué: primero, técnicamente no es necesario, me refiero a este año y hasta finales del año que viene, y no se tomará ninguna decisión. Nuestros DC-9 son unos excelentes aviones, desde el punto de vista de seguridad, desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista de ahorro de combustible, y no se necesita renovarlos. Hay compañías tan sólidas y tan puntuales como «Swissair» o como las SAS que tienen DC-9. Quizá lo que necesitan nuestros DC-9 es lo que llamamos en la jerga de Iberia un «newlook» interno, no técnico, y aquí sí es cierto que en las partidas de inversiones hay una para renovar el interior de los DC-9.

Ahora bien, ¿por qué no hemos tomado una decisión y por qué estamos esperando tomarla? Le voy a decir que para mí es muy simple. Aquí no se trata de coger una flota de DC-9 y cambiarlos por cualesquier aviones de la misma capacidad, porque eso no sirve para nada. ¿Cuáles van a ser los objetivos de Iberia? ¿Dónde queremos crecer?

Lo que necesita Iberia es una reestructuración de la flota, no una renovación. Si nosotros, como ya está decidido, vamos a volar a Tokio, por ejemplo, a partir del 1.º de mayo, nosotros no necesitamos DC-9. A lo mejor necesitaremos lo que se llama «wide bodys». Entonces, lo que tenemos que ver es cuáles van a ser nuestros objetivos en los próximos cinco años y adaptar a ellos nuestras compras.

No cabe duda, y en eso tengo que insistir, que el grave problema del déficit de Iberia no radica en problemas internos, que también los hay —yo no trato de justificar nada, porque creo que en Iberia debemos de ser muy humildes—, porque le diré que nuestro grave problema son los saltitos de cuarenta y cincuenta minutos. Esto no se transforma en pasajeros, lo que llamamos en la jerga PKT (pasajero-kilómetro-transportado). Cuanto más largo es el recorrido, mayores costos fijos se absorben; cuanto más corto es el recorrido, menos costos fijos se absorben.

Por eso, IBERIA, que este año es la tercera compañía de Europa en número de pasajeros transportados y los novenos del mundo, en cambio, lo que nos diferencia de las otras compañías —y tomo por ejemplo «Air France»—, es que el 80 por ciento de las operaciones de «Air France» son internacionales y el 20 por ciento domésticas, mientras que nuestra operación internacional representa el 35 por ciento y nuestra operación doméstica el 65 por ciento. Ahí están las pérdidas de Iberia, que yo resumiría en una red improductiva, que no lo es en 1985, sino que viene siéndolo desde hace muchos años.

Lo que pasa es que en las épocas de vacas gordas esto siempre ocurre; las pérdidas quedan camufladas por los beneficios extraordinarios, viene el momento de crisis, y afloran las pérdidas. Esto en Iberia y en cualquier sitio. Los islotes de beneficios y los islotes de pérdidas afloran cuando hay una crisis. La red improductiva aflora más en estos momentos por la crisis que todos conocemos.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Al hilo de esta última intervención, y en relación con lo que se ha comentado de que las pérdidas de los vuelos interinsula-

res suponen 3.500 millones para Iberia, aparte de que realmente no sé cuál es la imputación de costos fijos para llegar a ese resultado, yo querría preguntarle si Iberia ha calculado si le producen beneficios los vuelos a Canarias desde la Península, por el razonamiento que usted ha expresado anteriormente de que en el vuelo corto, de cuarenta o cincuenta minutos, es donde puede haber pérdidas y, sin embargo, el vuelo a Canarias es prácticamente de longitud europea (se tarda lo mismo que ir a Londres, a Zurich, incluso algo más).

En cuanto a esos 3.500 millones de pesetas, usted ha hecho un planteamiento, permítame la expresión, quizá un poco demagógico, me parece a mí, en el sentido de decir que no quiere que Iberia le pase al Presupuesto del Estado el coste de los vuelos interinsulares. Pero es que a lo mejor el Estado (y ahora ya me coloco como antiguo funcionario de Hacienda en excedencia) le podría decir: ¿y cuánto gana, si es que gana, en los vuelos a Canarias que no son los interinsulares?

Quería conocer, si tienen ustedes el dato, el índice de ocupación que, en mi modesto opinión, y además como viajero ya de ocho años de parlamentario a Canarias, me parece que es muy alto.

Otro pregunta —con ella concluyo y me puede contestar a las dos conjuntamente— es la siguiente en la reestructuración o cambio de horario que creo se va a producir a partir del día 27 a Canarias, en concreto los vuelos a Las Palmas, se produce una reducción importantísima en los llamados vuelos nocturnos que, naturalmente, al suponen un 25 por ciento de reducción en la tarifa, permitan el transporte a personas con menor capacidad adquisitiva, como es natural, estudiantes, etcétera. Esta reducción es muy importante y, en mi opinión, extraordinariamente grave y aleja la Península, concretamente de mi provincia, en un 25 por ciento con las subidas de tarifas que se han producido en los últimos años y que han sido incluso superiores a las del índice de precios al consumo.

Quería plantear si ha habido alguna consideración estrictamente económica en esta reducción de los vuelos nocturnos o se debe solamente a problemas de carácter técnico, de ajuste de flota, etcétera, y si, en su caso, podría reconsiderarse por parte de Iberia ese tema.

El señor PRESIDENTE DE IBERIA (Andreu Muste): En cuanto a si ganamos dinero en los vuelos Península-Canarias, tengo que decirle que en estos momentos perdemos, y le diré por qué. Usted ha expuesto muy bien que son vuelos de largo recorrido y que, como yo he dicho antes, absorben gastos fijos. ¿Por qué perdemos? Es clarísimo: porque si compara usted las tarifas europeas con las tarifas de ir a Canarias, éstas son mucho más reducidas. Ya no hablo de la subvención, no a Iberia, sino al usuario. Contando esa subvención, los vuelos son baratos, y entiéndame bien S. S., no digo que son baratos para todo el mundo, digo para una cuenta de resultados.

O sea, que los vuelos de Canarias, que tienen, como ha dicho muy bien S. S., un alto índice o coeficiente de ocupación, son baratos. Aprovecho para decir que los coefi-

cientes de ocupación de Iberia son altísimos en todas las redes. El problema de Iberia es que vendemos con un descuento. Acabaremos el año con un coeficiente de ocupación para todo el año, invierno-verano, del 64 por ciento, y si tomáramos sólo el verano, la época alta, el coeficiente de ocupación de este año pasado ha sido de casi el 72 por ciento. Estamos en cotas altísima comparadas con compañías de nuestro entorno. El problema es que en nuestros billetes el descuento es altísimo. En cuanto a Canarias, en estos momentos perdemos. Yo espero que el tráfico de Península-Canarias pueda ser rentable en un futuro no muy lejano.

La segunda pregunta que me hacía usted era la de los vuelos. Como yo suponía que me iban a hacer esta pregunta, yo le diré que los vuelos nocturnos Madrid-Las Palmas son seis y antes había siete, pero después haré una matización. Los vuelos Madrid-Tenerife son cuatro en estos momentos y antes había seis.

Aquí lo que ha pasado han sido dos cosas: primera, que, efectivamente, en los vuelos a Madrid hay una reducción, pero en cambio han aumentado los vuelos a Barcelona. Es decir, hemos ajustado la demanda, y creo que es lo que hay que hacer en estos casos, ver dónde está la demanda y ajustarse a ella. Estábamos mal en el tráfico a Cataluña y hemos aumentado las frecuencias.

Ahora bien, perdone también que le diga que aumentar o disminuir frecuencias no tiene nada que ver con la capacidad de transportar pasajeros, porque no es lo mismo una frecuencia con un avión donde caben 160 ó 170 pasajeros, que hacerlo con un avión «wide-body», donde caben 400 pasajeros.

Por ello, como sabe usted (y para arreglar el problema tan importante del transporte de las flores de Canarias) hemos puesto aviones 747, cuyas bodegas sirven para transportar esas flores.

Por tanto, el número de personas que podemos transportar no ha variado; lo que sí ha variado ha sido el número de frecuencias.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRANEA (Esteve Jaquotot)

La señora VICEPRESIDENTE (García Bloise): Pasamos a la comparecencia del señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea.

El señor Bravo de Laguna, por el Grupo Centrista, tiene la palabra.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Me gustaría conocer del Presidente de Trasmediterránea el tema de la evolución de la subvención de los Presupuestos Generales del Estado en los últimos años a la Compañía.

Le voy a formular todas las preguntas juntas, porque creo que con ello ahorramos tiempo.

En segundo lugar, en la comparecencia que realizó el señor Presidente el año pasado ante esta misma Comisión, se hacía referencia a un coste financiero como consecuen-

cia de retrasos en el pago, por parte del Estado, de la subvención a la Compañía. Querría saber si ese tema se ha mejorado (para algo deben servir, aparte de para otras cosas, las comparecencias en las Comisiones, para que se arreglen algunos problemas) el tema de la carga financiera que supone retrasos en el pago de subvenciones.

Y una tercera cuestión se refiere al «pool» existente a partir del Decreto de regulación de líneas regulares, «pool» en el que no participan todas las compañías que realizan los transportes, sobre todo de mercancías, hacia el Archipiélago Canario y a otras zonas, y a las relaciones internas entre las compañías del «pool». Es decir, si, como consecuencia de excesos de transporte sobre cupos fijados previamente dentro del «pool», alguna compañía adeuda a otra, en qué cuantía y cómo prevé la Compañía Trasmediterránea arreglar este problema que puede estar repercutiendo sobre su propia cuenta de resultados.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Con relación a la primera pregunta, los servicios públicos marítimos de interés nacional están subvencionados en España vía Compañía Trasmediterránea a través del contrato con el Estado, de la misma manera que estos servicios públicos están subvencionados en todas las países similares del mundo occidental.

En la memoria de la Compañía que enviamos a todos los parlamentarios figura una comparación con países como Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia y Noruega, y se ve que la relación de subvención a gastos, subvención a ingresos, en estos momentos es más favorable la de Compañía Trasmediterránea, cuando en el momento de la nacionalización ese «ratio» de gestión era el peor, comparativo con estas compañías.

En aras a la brevedad, le diré que la subvención va evolucionando favorablemente, no solamente en pesetas constantes, sino en pesetas corrientes, cada año. En el ejercicio 1983, la subvención real fue de 8.279 millones de pesetas; en el ejercicio 1984 se redujo un 7,2 por ciento, para alcanzar la cifra de 7.686 millones de pesetas, y en el ejercicio actual, la previsión a estas alturas del año final de ejercicio, es de reducción de otro 8 por ciento, para quedar, a final de año, en unos 7.100 millones de pesetas, aproximadamente.

Independientemente de estas cifras absolutas, la relación de subvención ha mejorado, porque ha pasado del 56 por ciento en el ejercicio 1983 al 29 por ciento en el ejercicio 1984 y, lógicamente, esperamos que también mejore este año.

En cuanto a la subvención que ha figurado en los Presupuestos Generales del Estado en los últimos años, le diré que en el año 1984 fue de 7.500 millones; en el año 1985 fue de 7.000 millones, y la subvención que figura en los Presupuestos correspondientes al año 1986 disminuye a 6.000 millones. Se va reduciendo sensiblemente y, teniendo en cuenta la inflación a pesetas constantes, la reducción es muy superior todavía.

Con relación a la segunda pregunta, sobre los gastos financieros que origina el retraso de cobro de subvención,

le tengo que decir que la deuda del Estado con la Compañía por subvenciones atrasadas, a diciembre de 1984, era de 1.599 millones de pesetas. Hoy en día, la cifra que adeuda el Estado por subvenciones pendientes es nada más que de 185 millones de pesetas; esta deuda, en su día, llegó a alcanzar la cantidad de unos 6.000 millones de pesetas. En el año 1984 este retraso de cobro de subvención también originó unos gastos financieros de unos 185 millones de pesetas. Por lo tanto, la subvención presupuestada en el año 1984, que era de 7.500 millones de pesetas, se ha cumplido, teniendo en cuenta estos 185 millones de pesetas de retraso de cobro, para alcanzar la cifra de 7.686 millones de pesetas. Es decir, la situación de deuda está totalmente mejorada y, prácticamente, es insignificante hoy día.

Contestando a la tercera pregunta, en efecto, debido a la crisis del mercado de fletes en el mercado mundial, se produjo en el tráfico de carga —me estoy refiriendo a mercancías— Península-Canarias un exceso de oferta sobre demanda y una guerra tarifaria y de competencia enorme entre todas las compañías que participaban en este tráfico, que son, aproximadamente, unas siete compañías. Esta situación de exceso de oferta y guerra tarifaria llevó a que las empresas tuvieran enormes dificultades en sus cuentas de resultados y, por tanto, originaron unas deudas BCI por no poder hacer frente a los pagos de sus créditos, y a la Compañía Trasmediterránea un exceso en la subvención por ese tráfico.

Debido a esta situación, a instancias del Ministerio de Transportes —como ha dicho S. S.—, el Gobierno dictó el Decreto 720/84, a través del cual intentaba racionalizar y ordenar ese tráfico entre la Península y Canarias —en general, en todo, pero específicamente en este tráfico—, propugnando que las empresas se asociaran en conferencias o en «pools». En este sentido, se organizó un núcleo formado por las tres principales compañías que realizan el tráfico, que son Pinillos, Contenemar y Compañía Trasmediterránea —entre las tres abarcan, aproximadamente, un 80 por ciento de la demanda de tráfico—, y crearon la conferencia y el reglamento de «pool» entre las mismas.

A esta conferencia y a este reglamento de «pool» están invitadas el resto de las compañías que hacen este tráfico. En concreto, ya ha habido una Compañía, la «Frigoline», que se ha incorporado también a la conferencia, y me consta que hay otras compañías que tienen intención de incorporarse de manera inmediata.

El reglamento del «pool» prevé, de acuerdo con los datos de transporte histórico de cada compañía, un porcentaje de participación de estas tres compañías en el «pool», de un 23 por ciento en el caso de la Compañía Trasmediterránea, de un 32 por ciento en el caso de Contenemar y de un 45 por ciento en el caso de Pinillos. El reglamento del «pool» —como es usual en los de este tipo en el mercado mundial— prevé que la compañía que sea «over-carried», es decir, que transporta más de su cuota, tiene una compensación, puesto que va ganando cuota de cara al futuro, pero tiene que compensar económicamente a las compañías que son «under-carried», que son las que transportan por debajo de su cuota.

En este sentido, ha habido unas correcciones de cuota, por el propio mecanismo del «pool» y, en la actualidad, existe una descompensación de Contenemar, que es «over-carried», sobre las otras dos compañías, que son Pinillos y Trasmediterránea. La deuda actual de Contenemar, debido al propio mecanismo del «pool», con las otras dos compañías es del orden de 250 millones, de los cuales a Compañía Trasmediterránea le corresponderían unos 80 millones de pesetas.

Puesto que el «pool» y la conferencia están dando los primeros pasos en un cambio de proceso en ese tráfico —yo diría que histórico— y no está muy rodada, esas liquidaciones siempre generan tensiones, y el propio reglamento del «pool» prevé en su cláusula número 13 una solución de arbitraje de equidad, en el cual recomienda que el árbitro sea la Dirección General de Marina Mercante para cualquier diferencia que pueda surgir entre ellas.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Únicamente, desde el punto de vista numérico, desearía conocer en qué sentido ha disminuido el número de pasajeros transportados —si ha disminuido— en el año 1984, porque en las cifras que se nos presentan en los Presupuestos —página 638 del informe económico-financiero— aparece una disminución del tráfico de pasajeros en 1984, en relación con el año 1983; pasa de 10 millones a 9.900.000. En mercancías también hay una disminución de 82 millones de toneladas a 76 millones.

Puesto que estas son cifras globales, ¿cómo ha afectado a la Compañía Trasmediterránea?

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Señor Presidente, le rogaría brevedad, porque tendríamos que pasar inmediatamente al Presidente de RENFE.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA (Esteve Jaquotot): Encantado, señora Presidenta.

Ha habido una ligera disminución del número total de tráfico de pasajeros en el año 1984, con relación al año 1983; de 3.480.000 pasajeros en 1983 se ha pasado a 3.242.000 pasajeros en 1984. Básicamente, la reducción se ha producido en el tráfico entre Algeciras y Ceuta, que ha sido de 172.000 pasajeros, quedando, prácticamente, permanente el resto de los tráficos.

Es decir, han disminuido los tráficos de tarifa más barata y han aumentado los de tarifa más cara. El aumento de ingresos de explotación por tráfico en el ejercicio de 1984 ha sido de un 23,6 por ciento, con relación al del año 1983. Por tanto, se han conseguido tarifas medias mucho más altas, aunque ha habido una ligerísima disminución de tráfico, en concreto, entre Algeciras y Ceuta. El resto de los tráficos se ha mantenido constante y, en algunos casos, como el de Baleares y el del «jet foil», en Canarias, se han incrementado con relación al año anterior. (El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Señor Mardones, lamento no poder concederle la palabra, pero un solo Grupo ha utilizado veinticinco minutos y el siguiente son dos. Por consiguiente, yo rogaría al señor Presidente de RENFE que empezara a contestar las preguntas a él dirigidas.

Lamento ser rígida, pero es muy tarde ya.

El señor MARDONES SEVILLA: Señora Presidenta, una cuestión de orden. Anuncio que, acogiéndome al Reglamento de la Cámara y como hasta el día 30 están abiertas las comparecencias, el Grupo Centrista volverá a solicitar la comparecencia del señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea.

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Aparte de que está fuera de plazo, creo que su Grupo ha sido el único que ha intervenido. Tenían veinte minutos y han utilizado veinticinco; se podían haber repartido las preguntas. Por corrección y respeto a las personalidades que están aquí, como vamos con muchísimo retraso, y además el señor Lasuén está esperando para hablar, creo que es de rigor que lo establezcamos así.

El señor MARDONES SEVILLA: Anuncio que solicitaré una nueva comparecencia del señor Presidente de Trasmediterránea.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde)

La señora VICEPRESIDENTA (García Bloise): Señor Presidente de RENFE.

Tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Gracias al Presidente de RENFE por su asistencia a esta comparencia.

En el caso de RENFE, por lo que a nosotros respecta, la existencia del contrato-programa nos evita preguntarle sobre cuestiones que en otros casos es imprescindible hacer porque no existe suficiente documentación técnica. El contrato-programa no nos gusta nada porque creemos que es simplemente un esquema, el documento lo reconoce, por tanto, no lo voy a repetir; está hecho sin un plan estratégico, sin una documentación de criterios básicos de política de transporte, etcétera; está hecho exclusivamente, según dice el propio documento, para salvar una situación difícil de contener.

Después de afirmar que el contrato nos gusta mucho menos que al Ministerio de Transportes que lo edita —y, como advertía ayer, ante la entrada en el Mercado Común, la no existencia de un plan estratégico es todavía más lamentable—, nos gustaría formular unas preguntas específicas. Parte de los defectos que pueda tener, el propio programa los quiere salvar demandando que RENFE presente un plan estratégico en 1984. Esta es una afirmación que está en la página 66. La primera cuestión sería

si RENFE ha presentado ya su plan estratégico o no. Es una pregunta muy concreta.

Segunda pregunta. El propio documento dice en la parte contractual que, antes de que la IGAE (la Inspección General de la Administración del Estado) otorgue su autorización para que presupuestariamente se le consignen las cifras necesarias, es imprescindible que RENFE presente una auditoría externa. La segunda cuestión específica es si ha presentado la auditoría o no.

La tercera cuestión, también muy concreta, es la siguiente. De acuerdo con las cláusulas del contrato, siempre que haya desviaciones fundamentales entre las previsiones macroeconómicas y las que se especifican en el documento, puede haber déficit adicionales de RENFE. En el año 85 ha habido una desviación macroeconómica muy importante entre las previsiones del plan y los resultados, salvo que RENFE haya cambiado su evolución de los últimos diez años y haya aumentado su cuota de mercado. ¿Ha habido un déficit adicional en RENFE como consecuencia de la variación de las previsiones macroeconómicas desde una tasa de crecimiento del 3,1 por ciento a 1,9 que va a haber en este año?

Cuarta pregunta. Para el año 86, el Estado ha presupuestado una dotación, para compensación de pérdidas, de 128.911 millones de pesetas; creo recordar, que ésta es la cifra que está presupuestada en el contrato-programa. Suponiendo que haya habido la auditoría externa, es sorprendente que dicha cifra de dotación se produzca, puesto que el contrato-programa hace esta evaluación en función de una previsión macroeconómica de crecimiento del 3,5 por ciento del PIB, siendo así que el Gobierno posteriormente ha reducido la cifra al 2,5 por ciento. Luego, si con el 3,5 por ciento eran necesarios 128.000 millones de pesetas, con el 2,5 por ciento serán necesarios más millones de pesetas. En consecuencia, si se atiene a esta cifra presupuestaria, después el Presidente de RENFE tendrá que solicitar un crédito extraordinario y nos vendrá a la Comisión de Presupuestos posteriormente como crédito extraordinario.

La quinta pregunta, muy concreta por la urgencia de tiempo, es: ¿Con los 128.000 millones de pesetas —si se produce no el 3,5 por ciento sino el 2,5, según el Gobierno, y, según nosotros, un 0,5 o un 1 por ciento— va a poder RENFE hacer frente a sus inversiones y gastos? Si la respuesta es que no; ¿va a tener que recurrir a un crédito extraordinario o, por el contrario, va a tener que endeudarse de nuevo con fondos ajenos y aumentar su partida de gastos financieros?

Sexta pregunta. El contrato-programa indica, en la cláusula 7, página 68, que cuando haya desviaciones fundamentales debidas a estas consideraciones, como, por ejemplo, la revisión de las cifras macroeconómicas, es imprescindible que RENFE vaya ajustando sus recursos humanos, etcétera, para adecuarse y mantener un margen de explotación, respetando los índices de productividad que en el se especifican. Si bajan los ingresos, como consecuencia de errores en las previsiones macroeconómicas, los ajustes de plantillas, de acuerdo con la cláusula 7, deben ser bastante más importantes que los planeados.

La última cuestión también muy específica se refiere a si está determinada o no la política tarifaria de RENFE por parte del Ministerio de Transportes para permitirles a ustedes que sobrevivan en este «mare magnum», de acuerdo con los criterios del propio contrato-programa. Antes de que me responda a estas cuestiones tengo que advertirle al señor Presidente de RENFE que, el otro día, preguntándole al señor Secretario de Estado de Planificación sobre las consecuencias de sus errores macroeconómicos le dije que el Gobierno está autoalimentando el déficit, porque está creando excesos de capacidad en las empresas públicas cuando sus previsiones económicas se cumplen por defecto; en consecuencia, coloca a las empresas públicas en situaciones de pérdidas adicionales que posteriormente tiene que financiar con créditos extraordinarios o ampliaciones de presupuesto. Yo recomendé al señor Secretario de Estado que liberara a las empresas públicas de la servidumbre de tener que crear excesos de capacidad como consecuencia de sus errores de planificación. El me contestó que no existía ese mecanismo horrible del que yo hablaba y ahora vemos en el contrato-programa de RENFE que ese mecanismo está institucionalizado, de forma que los errores de la Secretaría de Estado se transforman, automática e ilegalmente, en errores autoalimentados de RENFE. Como a lo largo de estos diez años RENFE ha acumulado un déficit en pesetas constantes, como mínimo, de cerca de 750.000 millones de pesetas, yo creo que es una carga para el presupuesto español difícilmente solventable.

Quiero que lo tenga usted en cuenta, porque no deseo aprovecharme de su ausencia en esta Comisión, y con el fin de que sepa el marco en el que se tienen que producir sus respuestas.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Trataré de contestar a las diferentes preguntas que son un auténtico recorrido sobre la problemática financiera de RENFE.

En cuanto a la primera pregunta, desgraciadamente no tengo información para contestarle, de forma tajante, si RENFE ha presentado el plan estratégico en el año 1984; no lo sé porque no he tenido la oportunidad de preguntarlo.

En cuanto a la segunda pregunta, le diré que RENFE ha sido auditada externamente. Creo que en estos momentos dicha auditoría está a punto de terminarse y de entregarse el informe a RENFE. También participará la Intervención General de la Administración del Estado, tal y como está previsto en el contrato-programa. Si recuerda, sabrá que hay una de las cláusulas del contrato-programa que establece que la Intervención General de la Administración del Estado establecerá unas normas contables a las que RENFE deberá ajustarse. En estos momentos se están haciendo las dos cosas simultáneamente: la auditoría externa y la adecuación a aquellos criterios contables que la IGAE estime oportunos para el caso de una administración ferroviaria como es RENFE.

En cuanto a la revisión del contrato-programa, es cierto que ha tocado las dos cláusulas claves: una, la audito-

ría y, otra, la cláusula de revisión. El contrato-programa establece una serie de datos económico-presupuestario-financieros que, por el cambio de determinados parámetros macroeconómicos, por ejemplo, IPC, tráfico, etcétera, pueden producir determinados ajustes en esos primeros datos que habían sido establecidos con una metodología estándar. La revisión del contrato-programa se ha producido todos los años hasta el año 1984, en el que todavía no se ha efectuado. Las cifras que figuran en el Presupuesto de 1986, efectivamente, corresponden a las cifras originales y no a las revisadas. Por segunda vez, tengo que decirle que en mis seis semanas que llevo como Presidente de RENFE he podido constatar este hecho. Con esta cifra de 128.000 millones se pueden llevar a cabo unos proyectos y otros, ciertamente, no.

En lo que podríamos llamar negocio ferroviario, institucionalmente, las inversiones están divididas entre aquellas que pueden denominarse de infraestructura, que lleva a cabo el Ministerio de Transportes a través de la Dirección General de Infraestructura, y las que realiza RENFE que se dedican a la renovación de vías. Por otra parte existe, como en todas las administraciones ferroviarias, una enorme inercia en las inversiones ferroviarias. Es difícil introducir un sesgo de cambio con períodos de maduración cortos en determinados momentos del tiempo. De hecho, en el presupuesto que estamos contemplando figura una parte de fondos destinados a aquellas inversiones que se iniciaron hace ya algunos años y, otra parte, a inversiones que se deciden en el momento en que se toma la decisión presupuestaria. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

En cuanto a la actuación sobre los recursos humanos, yo le podría decir que, en estos momentos, la plantilla de RENFE es de 64.816 personas, lo que ha supuesto una disminución importante, especialmente en los últimos años. RENFE tendrá que seguir ajustando su plantilla —o mejor dicho sus efectivos reales de personal—, no sólo al nivel de actividad, sino también a lo que podríamos llamar el estado de eficiencia óptima de la administración ferroviaria. Este camino no está agotado, existe un margen de ajuste todavía. Mi intención es la de considerar la posibilidad de llevarlo a cabo, no tanto en lo que podríamos llamar personal directo, como en lo que es personal indirecto; espero tener la oportunidad de darle el dato de futuro en cuanto a los efectivos de personal.

En último lugar, ha comentado S. S. el tema de las tarifas. El Ministerio ha elaborado y enviado unos determinados criterios de aumento de tarifas para RENFE que están basados, no de forma mecánica, sino en los principios establecidos en el contrato-programa. De forma sintética, yo repetiría que se pretende conseguir que las tarifas cubran la totalidad del coste en mercancías y en largo recorrido; y, en cuanto a cercanías, aceptar el hecho de la imposibilidad de transferir al cliente, al usuario, la totalidad del coste en que incurre RENFE en la prestación de este servicio de cercanías.

Personalmente, puedo decirles que el aumento de tarifas, hasta donde sea posible, constituye una de las armas indiscutibles e importantes de RENFE en el futuro. Hay

que ser conscientes de que es un arma de financiación tan importante o más que la financiación presupuestaria de los déficit en los que incurre RENFE. Y digo tan importante o más porque introduce mecanismos automáticos de eficiencia interna en la organización, en la medida en que no se está poniendo a la venta un servicio cuyo costo no es la causa fundamental de su utilización, sino que se está poniendo en funcionamiento un servicio a un costo que exige unos niveles de calidad para que sea comprado por parte de los clientes y usuarios.

Estas son las contestaciones que le puedo dar en estos momentos a sus preguntas.

El señor LASUEN SANCHO: Nosotros somos conscientes de que usted lleva muy poco tiempo en RENFE y que no puede responder a todas las cuestiones que serían imprescindibles. Por otra parte, queremos desearle el mejor éxito en la gestión, de acuerdo con los principios genéricos que usted está enunciando, que son próximos a los que nosotros defenderíamos.

De su contestación retengo que la consignación presupuestaria se ha hecho sin la auditoría externa, que se está realizando todavía. Obviamente, aunque usted lleve pocos días en el cargo, deberían haberle entregado el plan estratégico de RENFE, porque es un documento esencial; debo suponer que este plan no existe, es otro incumplimiento del contrato-programa. La consignación presupuestaria de los 128.911 millones se hace para el 3,3 de crecimiento del PIB, que usted no cree que pueda satisfacer las necesidades de financiación de RENFE en el próximo año, entre otras cosas porque anuncia el Gobierno que el crecimiento del PIB es del 2,5, y será normalmente menor; en consecuencia, las cláusulas de revisión automática del contrato, que usted legítimamente tendrá que aducir, implican, potencialmente, una financiación adicional del Estado, vía créditos extraordinarios, bien a través de la revisión del contrato-programa.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Centrista, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Voy a formular cuatro preguntas, señor Presidente.

Mi primera pregunta al señor Presidente de RENFE es la siguiente. En la subvención del Estado de los 128.905 millones de pesetas que se consignan, cuando vamos al análisis del presupuesto de capital, en el estado de recurso se dice que hay una subvención de capital recibida del Estado de 29.400 millones de pesetas, y una aportación de capital del Estado de 25.600 millones de pesetas. ¿Es que esas cantidades se han consignado aparte de los 128.905 millones de pesetas, o están desglosadas en los mismos?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Entiendo que se está refiriendo al presupuesto de capital. En la aplicación de fondos de dicho presupuesto figuran 94.000 millones para inmovilizado de material, reembolso de préstamos y variación de fondo de maniobra; y, en

los recursos, aportación de capital, 25.000 millones, que son adicionales a los 128.000.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces, digamos que están los 128.000 millones de subvención a la explotación por parte del Estado, los 29.400 de subvención de capital del Estado y los 25.600, que suman unos 51.000 y pico millones de aportación de capital del Estado.

En segundo lugar, ¿me puede usted explicar, señor Presidente, por qué el balance de situación, en el que se dan las cifras de activo y de pasivo (hay un fenómeno curioso en RENFE que le distingue y diferencia de los balances de situación de Iberia y de Trasmediterránea, y que es la evolución en un trienio, teniendo en cuenta las liquidaciones que se nos dan por la Administración, a 31 de diciembre de 1984, a 31 de diciembre de 1985 y, en previsión, a 31 de diciembre de 1986, tanto el activo como el pasivo son cifras iguales), por qué el balance de situación de 1984 —se lo doy en números redondos— es de 877.000 millones, en 1985 va a ser de 860.000 millones —10.000 millones menos—, y vemos con sorpresa que la previsión a 31 de diciembre de 1986 pasa a 915.000 millones de pesetas? El balance de situación 1984/86, activos y pasivos, de Iberia y Trasmediterránea es decreciente, disminuye escalonadamente; en el de RENFE está saliendo un diente de sierra; partiendo de 1984, baja en 1985 y sube fuertemente en 1986. ¿Puede explicarnos a qué se debe eso, señor Presidente?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Entiendo que se debe, por una parte, a las aportaciones del Estado que figuran como capital y al endeudamiento que se produce simultáneamente a estas aportaciones y, por otra parte, a los aumentos de activo que incorporan las inversiones realizadas en los ejercicios anteriores.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿En ese aumento de activos, señor Presidente, está prevista en 1986 una fuerte adquisición de material móvil ferroviario —locomotoras o unidades de viajeros?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Una fuerte adquisición, no; están previstas unas inversiones por valor de 116.000 millones de pesetas, que se tienen que incorporar al activo, lógicamente.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿La compra de unidades móviles por RENFE se efectúa sólo en el mercado de fabricantes nacionales o se está importando del extranjero?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Por lo que yo sé, sólo en fabricantes nacionales. En cualquier caso, lo que puede llamarse producto o material móvil completo, sólo se compra a productores nacionales.

El señor MARDONES SEVILLA: Mi penúltima pregunta es: ¿cuál es en este momento el grado de cumplimiento de RENFE con sus obligaciones con la Seguridad So-

cial? ¿Qué deuda hay en este momento de RENFE con la Seguridad Social?

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): En estos momentos no hay deuda de RENFE con la Seguridad Social; la situación es la inversa. RENFE es acreedora de la Seguridad Social, precisamente por el juego de las pensiones correspondientes al personal que se ha jubilado en los últimos ejercicios, es decir, el neto resultante entre las cotizaciones de todos los trabajadores de RENFE menos las pensiones que RENFE como entidad delegada de la Seguridad Social paga a los trabajadores y a sus pensionistas, arroja un déficit importante en estos momentos a favor de RENFE.

El señor MARDONES SEVILLA: En este capítulo de gastos de personal voy a aprovechar la ocasión, con la benevolencia del señor Presidente, para felicitar a la Administración de RENFE, porque ha limpiado el renglón de transporte de personal y otros gastos sociales, dejándolo a cero pesetas. Hace unos minutos aquí, con el Presidente de Iberia, nos encontrábamos con 5.000 millones de pesetas que tiene esta empresa para gastos sociales y de personal. Quiero felicitar personalmente al señor Presidente porque RENFE haya conseguido ya poner esta partida a cero.

Mi última pregunta entonces, señor Presidente, es: dado que ustedes, en el presupuesto de explotación para 1986 consignan como déficit de explotación de la empresa TITSA —Transportes Interurbanos de Tenerife, S. A.—, la cifra de 805 millones de pesetas, quería saber si esta cifra atiende suficientemente este déficit de explotación de TITSA, y qué encaje tiene en 1986 cuando esta empresa está en el Juzgado, con todos sus problemas jurídicos —como sabrá si le han informado en el poco tiempo que usted lleva en el cargo— de suspensión de pagos y anuncio de quiebra.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Efectivamente, estoy informado del tema. Las cantidades que figuran en el ejercicio de 1986 son sólo las correspondientes a las originadas en el ejercicio de 1985 como déficit patrimonial de TITSA en dicho ejercicio, que es en el que, presumiblemente, acaban sus actividades, puesto que, como bien ha dicho, ha sido presentada suspensión de pagos hace aproximadamente un mes.

El señor MARDONES SEVILLA: Esa cifra de 800 millones es para 1986, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DE RENFE (García Valverde): Corresponde al déficit patrimonial de TITSA en el ejercicio 1985.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente de RENFE.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García)

El señor PRESIDENTE: Señor Presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana.

Por el Grupo Parlamentario Popular va a intervenir el señor Schwartz. ¿Cuántas preguntas tiene, señor Schwartz?

El señor SCHWARTZ GIRON: Cuatro.

Señor Presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana, me gustaría hacerle algunas preguntas concretas, tres, sobre cifras del presupuesto del Instituto, y una general, sobre el V Centenario.

Sobre el Instituto, tengo delante de mí —puede tenerla también el señor Yáñez— la explicación del gasto de los programas 133 B y 134 A, de los que voy a sacar las cifras sobre las que baso mis preguntas. En primer lugar, respecto de personal. Veo que bajo la rúbrica «Organismo 101», que es el que usted dirige, en cuanto a personal eventual de gabinetes en los programas 133 B y 134 A, aparecen, por un lado, 7.324.000 pesetas, y, por otro, 7.323.000 pesetas, lo que quiere decir que hay 14.647.000 pesetas de gastos para personal eventual de gabinetes. Me gustaría que me dijera qué personal es este que recibe como eventual esta cantidad de 14.647.000 pesetas. Sobre este mismo tema, veo aquí unos gastos para personal laboral eventual; todo lo cual se concentra en el programa 134 A de cooperación para el desarrollo. Es una cifra importante dentro de lo que son las cifras del Instituto, puesto que se destinan a retribuciones básicas de este personal laboral eventual, sin tomar en cuenta las cuotas, prestaciones y gastos sociales, etcétera, 111.500 millones de pesetas. Comparemos esto con las retribuciones a funcionarios del Instituto que, si no me equivoco, suman 109.000 millones. Es decir —y esto es lo que pregunto al señor Yáñez—, parece ser que hay más pago al personal laboral eventual, en el programa 134 A de cooperación para el desarrollo, que al personal de funcionarios, que son 109.752 millones de pesetas. Estas son las preguntas que le dirijo sobre personal.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): Señor Schwartz, en cuanto a la primera pregunta, personal de gabinete, en la documentación que traigo no encuentro esa partida, pero si puedo explicarle que son funcionarios de empleo y, por tanto, cesan automáticamente en el momento que cesa el presidente de la institución. Actualmente, son sólo dos personas. O sea, difícilmente podría; no sé el concepto si engloba a otras personas que yo, ahora mismo, no capto desde el punto de vista presupuestario, pero son dos personas que tienen nivel 30, una, y, otra, nivel 26. La suma que se supone desde el punto de vista presupuestario la sé ahora mismo, pero no créo que llegue a esas cifras.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Yáñez, le llamo la atención sobre esta cifra que tendrá que investigar, puesto que aquí pone: artículo 11, personal eventual de gabinetes, retribuciones básicas, en el Programa 133.B, 7.324.000 pesetas, y lo mismo en el programa 134-A, 7.323.000 pesetas; por tanto, eso suma 14.647.000 pesetas, que no es poco y, en efecto, es mucho para dos personas.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): No creo que esté escondido, pero se lo podría aclarar en forma inmediata al señor Diputado.

En cuanto a la segunda pregunta, tenga en cuenta que en los trabajos, en las tareas del Instituto de Cooperación Iberoamericana hay, como su nombre indica, mucho de cooperación al desarrollo con los países iberoamericanos. Concretamente, hay un Plan de cooperación integral con Centroamérica, Nicaragua, Honduras y Costa Rica, donde están ya desplazados 84 cooperantes, expertos y técnicos, con una cifra total que, como sabe, entre la remuneración por el hecho del desplazamiento de encontrarse fuera de su país y las demás ayudas y complementos, puede suponer esa cifra que el señor Diputado indica. Naturalmente no son funcionarios fijos, son contratados, eventuales, que tienen un contrato de un año, renovable a dos o a tres y hasta a uno, porque ese plan tiene un año de vigencia. Además, probablemente, en el futuro, en la medida en que nuestro presupuesto lo permita, iremos aumentando porque yo creo que el futuro de la cooperación no se puede hacer desde Madrid o en Madrid, sino con cooperantes, con expertos y técnicos que podamos tener de los cuales, además, existe mucha demanda porque desarrollan una labor muy eficaz en aquellos países, que engloban tareas desde salud primaria hasta educación, administración local, programas concretos de agricultura, etcétera.

El señor SCHWARTZ GIRON: ¿Podría usted decirme rápidamente la proporción entre los tres países que ha nombrado usted?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): La proporción es prácticamente simétrica porque eso lo hemos cuidado mucho desde el punto de vista político. No habrá pasado desapercibido al señor Diputado que son tres países con sistemas políticos distintos y hemos tratado de que haya un equilibrio político. El volumen de cooperación es mayor con Costa Rica, desde el punto de vista presupuestario, pero el número de cooperantes debe ser semejante, hoy no debería serlo, pero lo es, entre Costa Rica, Honduras y Nicaragua.

El señor SCHWARTZ GIRON: La segunda pregunta se refiere a gastos de edificios. Aparece en inversiones reales, Capítulo VI, 16.400.000 pesetas para edificios en España, y 17.600.000 para edificios en América. En lo referente a edificios en España me pregunto si es la nueva bi-

blioteca y Colegio de Guadalupe, como aparece en el programa. ¿Qué es lo que se está construyendo o se va a construir con esta partida presupuestaria?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): Como sabe el señor Diputado, en lo referente a edificios en España, Capítulo VI, abarca no sólo la construcción de nuevos edificios, sino reforma, reestructuración, ampliación o mejora de los edificios ya existentes. Tenemos instalaciones del Instituto, además de la propia sede central, como el Colegio Mayor de Guadalupe, que ha indicado S. S., la Biblioteca Hispánica y edificios en Barcelona y en Canarias, con un proyecto para este año, que está recogido presupuestariamente, de crear un Instituto de Cooperación Iberoamericana en Andalucía, o un Instituto Andaluz de Cooperación Iberoamericano, por seguir la denominación del catalán y el vasco, aunque en el País Vasco no tienen sede, que es también prueba de las carencias presupuestarias en las que nos tenemos que desenvolver. Eso se había recogido presupuestariamente para prever el gasto. Todavía no hemos encontrado en Sevilla, como capital de Andalucía, las instalaciones adecuadas; estamos en negociaciones con el Patrimonio del Estado para que nos pueda ceder en alquiler una de las casas en Sevilla y poder hacer las obras necesarias para adaptarlas al Instituto, y eso es lo que está constando como gastos de instalación del Instituto de Cooperación Iberoamericana en toda España.

El señor SCHWARTZ GIRON: ¿Va a haber ayuda de alguna Autonomía en estas instalaciones en Cataluña, en el País Vasco, y ahora en Sevilla, o todo va a correr por cuenta del Instituto?

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): Va a haber ayuda de las Autonomías, pero normalmente dirigida a programas, no a instalaciones; es decir, que normalmente hacemos un convenio con la Autonomía correspondiente, con el Gobierno de esa Comunidad Autónoma que permite desarrollar seminarios, encuentros, congresos, exposiciones y todas las actividades de carácter iberoamericano, cultural o de cooperación científica o técnica que esa Comunidad, de acuerdo con el ICI, crea necesarias, pero es más, en esa orientación, aunque en el caso de Andalucía, dadas las dificultades que hasta ahora hemos encontrado para lograr un local adecuado, es posible que la Junta pueda colaborar incluso también en el tema del local, pero dado también el hecho de que la cooperación internacional y las tareas de proyección exterior son competencia exclusiva del Estado, no es nuestra inclinación que haya una participación de las Comunidades Autónomas que condicione la actividad en definitiva del Instituto de Cooperación Iberoamericana.

El señor SCHWARTZ GIRON: Nos preocupa especialmente la biblioteca del Instituto de Cooperación Iberoamericana. La he usado, es una biblioteca magnífica con

fondos muy útiles para quienes se especializan en la Historia de América, y veo que en los objetivos de los programas de su Instituto aparece un punto de adquisición y suscripciones de publicaciones españolas e iberoamericanas. Biblioteca Hispánica, número de ejemplares en el año 1985, seiscientos ejemplares, y en 1986, seiscientos ejemplares para adquirir o por suscripción. Luego, veo también que en las partidas presupuestarias aparecen 4.427.000 pesetas para libros y otras publicaciones y 1.619.000 pesetas para material informático que, a lo mejor, es material que va a ir a la biblioteca. Me parece poco el número de 600 revistas y libros y, por otra parte, 4.427.000 pesetas para adquisición de libros, siendo esta la principal biblioteca americana, me parece una cantidad pequeña o casi mísera, y me pregunto cuál va a ser el futuro de la biblioteca si sigue por este camino.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): En eso no puedo estar más de acuerdo con el señor Diputado. Efectivamente, en general, como usted sabe muy bien, el presupuesto del Instituto no es un presupuesto para las finalidades que persigue, porque es muy reducido, no llega a 2.000 millones de pesetas. Con ese presupuesto realmente no se puede hacer demasiado y, naturalmente, la Biblioteca Hispánica se resiente de eso, como otros servicios y otras tareas del propio Instituto. En cualquier caso, en el punto de revistas, como usted sabe, hay también muchos intercambios, donde no hay gastos o gastos mínimos para la adquisición. Estoy de acuerdo con el señor Diputado en que, desde luego, la biblioteca es una de las mejores de Europa, quizá la segunda después de la de Berlín, y necesita de una dedicación y de una aportación importante.

El señor SCHWARTZ GIRON: Lo que quiero decir es que con 4.427.000 pesetas, de 2.000 millones, a lo mejor el propio Instituto podría haber hecho un arreglo de partidas, y prestar más atención a la biblioteca. Estoy preguntando si no piensa usted que se podría haber ahorrado de algún sitio para dar más a la biblioteca, porque yo tengo que hacer enmiendas y me gustaría que usted me indicara camino para hacerlas.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): Recojo la sugerencia del señor Diputado para poder hacerla, porque no había terminado la respuesta, también en el tema de adquisición de libros, como sabe el señor Diputado, hay un gran porcentaje de donaciones, es decir, de libros que vienen como donaciones, como regalos al Instituto. Cuando son publicados en cualquier lugar de Iberoamérica o de España, en temas relacionados con Iberoamérica, normalmente uno, dos, tres ejemplares son regalados al Instituto por empresas, por editoriales o por el editor a la Biblioteca Hispánica. Por tanto, hay un gran porcentaje también gratuito en cuanto a la tenencia de libros en la biblioteca, pero repito que, en cualquier caso, recojo su sugerencia.

El señor SCHWARTZ GIRON: Será necesario hacer una diferente asignación del gasto en futuros presupuestos, si es que hay una limitación.

Mi última pregunta, señor Presidente, se refiere al V Centenario. Es ésta una pregunta difícil de hacer por lo difusa. En primer lugar el Grupo Popular está muy inquieto con la celebración del V Centenario, que si compete en parte al señor Yáñez, así como a la organización de la Exposición Universal de Sevilla que, por celebrarse en el mismo año, tendrá repercusiones para la celebración del V Centenario, que no se esconden a ustedes. Está muy inquieto, no porque no sean muy dignas y muy capaces las personas que encabezan estos programas, sino porque parece que va pasando el tiempo sin que la situación se concrete.

Primera inquietud, parece que hay cinco cuerpos o cinco instituciones que controlan ambos aspectos de la celebración, el V Centenario y, por otra parte, la Exposición Universal de Sevilla, que son: una compañía estatal en cada caso, es decir, son dos compañías estatales; después dos órganos o institutos autónomos de algún tipo, uno para el V Centenario y otro para la Exposición de Sevilla; y, por fin, un Patronato general que opina sobre ambas partes de la celebración. Cinco instituciones para algo que tiene que planearse conjuntamente, quizá dé lugar a desdoblamientos, a entrecruzamientos y a peligro de mala organización. Entonces, y sigo un poquito más, ¿qué comenta sobre esa organización de ambas actividades?

Veo también que en el presupuesto del Instituto hay adscritos a la Comisión Nacional para la celebración del V Centenario, que es uno de los cinco cuerpos que vigilan esta celebración, 125 millones. ¿Es esto suficiente? ¿Qué planes futuros hay para la celebración del V Centenario? ¿Cómo está organizada la compañía estatal que se ocupa de las partes mercantiles de la celebración del V Centenario? ¿Qué relaciones hay entre la celebración del V Centenario y la Exposición Universal de Sevilla?

No puedo concretar más las preguntas, porque tenemos una falta de información, una grandísima inquietud y la sensación de que está pasando el tiempo y se va a celebrar mal esa fecha que para nosotros es de tanta importancia y alegría, digo nosotros y muchas naciones iberoamericanas y que quizá sólo a don Fidel Castro le produzca algún disgusto.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): Señor Presidente, en primer lugar lamento que tenga el señor Diputado falta de información, porque no creo que eso sea una sensación generalizada, y me refirió sobre todo al Parlamento. En primer lugar, porque he comparado, a veces a petición propia y en otras ocasiones a petición de las propias Comisiones Parlamentarias tanto en el Congreso como en el Senado. En segundo lugar, y además fue a sugerencia del Grupo Popular, porque en la última reforma de la Comisión Nacional del V Centenario se incluyó en el Pleno de dicha Comisión a cuatro representantes del Congreso y cuatro del Senado, creo recordar, y hay representación, naturalmente, del Grupo Par-

lamentario Popular del Senado y del Congreso: el Diputado señor Sanabria, por el Congreso, y el Senador Robles Piquer, por el Senado. De manera que ellos están bien informados, o al menos no me han comunicado que haya falta de información. El plenario de la Comisión Nacional se reúne varias veces al año y tiene la oportunidad en esas asistencias, o cada vez que lo recaben o consideremos oportuno informales sobre algún tema.

La responsabilidad mía personal como Presidente de la Comisión Nacional no es en parte responsable; yo soy responsable en la totalidad de la organización de la conmemoración del V Centenario. Paso inmediatamente a explicarle cuál es esa aparentemente compleja variedad de instituciones que se encargan de la organización.

En realidad el Gobierno anterior, y este Gobierno igual, hacen el encargo a un Presidente —nombramiento que ha recaído siempre en el Presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana— de la Comisión Nacional del V Centenario. En esa Comisión hay muchos programas, hemos utilizado incluso el «slogan» de «500 programas para quinientos años». De esos 500 programas ya están en marcha o realizados 100 programas, por tanto, no vamos, creo yo, en ese aspecto de comercialización con retraso; programas que sería muy difícil resumir en esta comparecencia, pero de los cuales hay suficiente documentación que se ha distribuido y desde luego se ha enviado al Parlamento en todo momento; hay un boletín informativo y una memoria ya publicados de esos programas realizados.

Esa Comisión Nacional tiene un programa importante, relevante, que es la Exposición de Sevilla de 1992. No es que coincidan el mismo año, es que la Exposición de Sevilla es un programa de la Comisión Nacional del V Centenario. Lo que ocurre es que por su complejidad, por su evidente dificultad, por la envergadura que supone su organización, el Gobierno nombra un comisario con amplio margen de autonomía, amplio margen de maniobra, para desarrollar su labor, organizar su equipo, y que tiene una sociedad estatal, una empresa pública, como instrumento de ejecución, como brazo ejecutor de una serie de tareas que por razones jurídicas no puede hacer un comisario directamente, que es un nombramiento del Consejo de Ministros y que en cambio la empresa pública, que el señor Diputado conoce bien esa diferencia, puede realizar una serie de labores de comercialización, de logotipos, etcétera, que el propio comisario no puede realizar.

Por otra parte, la Comisión Nacional tiene también una empresa pública para esas mismas labores en lo que se refiere a la organización de los otros 499 programas, que tienen a veces, en muchas ocasiones y en otras no, un desarrollo comercial y mercantil, que permita la financiación, en parte, de la propia conmemoración. Ese es el objetivo.

Podía haberse buscado la solución de una sola empresa con dos Direcciones Generales, pero al final se optó por esa solución de dos empresas públicas; no sé si sería bueno o malo, ésa es una opción, vamos a ver cómo funciona, porque las dos empresas acaban de comenzar a funcionar como tales empresas separadas.

Después como órgano, que usted entenderá que no es un órgano competitivo con los demás, sino órgano máximo, que por eso recibe el nombre de «alto», se creó el Patronato que preside como Presidente de honor Su Majestad el Rey, y Presidente ejecutivo, el Presidente del Gobierno, y del cual forman parte los Ministros de Exteriores, Presidencia, Cultura y Economía y Hacienda, el Comisario de la EXPO y el Presidente de la Comisión Nacional.

Ese alto Patronato yo creo que la misión que busca, en primer lugar, es resaltar hacia fuera y hacia dentro la importancia que España le da con la alta Presidencia de la Corona, y servir de apoyo tanto al Comisario para las tareas de EXPO como al Presidente de la Comisión para el desarrollo de sus funciones. Por eso está también ahí el Ministro de Economía y Hacienda, para que se motive y sea consciente de la importancia que eso supone también desde el punto de vista económico y de financiación para desarrollar sus funciones.

Por último, también contestando brevemente, porque comprendo que su pregunta ha tenido que resumirla mucho, porque era prácticamente todo, el presupuesto de la Comisión Nacional, que son 125 millones, me pregunta si es suficiente. Evidentemente no es suficiente, es un presupuesto que se podía multiplicar por muchas cifras y que siempre sería bien venido, porque en las tareas de una conmemoración de esta naturaleza puede hacerse lo que se quiera en realidad. Quiero decirle, señor Diputado, que yo, por instrucciones del Gobierno, he desarrollado una política de financiación extrapresupuestaria que —y perdón por la inmodestia— nos ha dado muy buenos resultados. Los programas son concebidos por la Comisión Nacional con mucha frecuencia con iniciativas que vienen de particulares, de instituciones o de fundaciones que vienen hacia la Comisión Nacional, se estudia y se aprueba si merece crédito ese programa, y entonces vamos con el programa a vendérselo a veces a organismos, o instituciones, o empresas que pueden financiarlo. Le pongo el último ejemplo, el de la aventura 92, el barco «Guanahani» con 500 jóvenes españoles hacia América y del que se ha dado cuenta en los medios de comunicación, que es un programa, creo yo, de mucho éxito, de impacto popular relativo a lo que son estos temas, aunque son mucho más de actualidad siempre los encuentros Reagan-Gorbachov, pero creo que ha tenido impacto y ha tenido un presupuesto de unos 500 millones de pesetas, ha sido casi un millón por cada chaval que ha ido allí.

Ese programa ha sido financiado en un 95 por ciento por la Confederación de Cajas de Ahorro. Estuvimos en negociación y lo encontró atractivo para la propia promoción de la Confederación y, además, como una forma de contribuir a la conmemoración.

Le pongo el último ejemplo. Varios bancos, muchísimas empresas, públicas, privadas y semipúblicas, están contribuyendo a la financiación de muchos de esos programas. Por tanto, los 125 millones muchas veces son nuestra pequeña aportación a cada uno de esos programas o al mantenimiento del pequeño aparato, porque es muy

pequeño, del «staff» en la organización de la conmemoración.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente, ¿sería posible obtener en la Comisión algún detalle más sobre estos presupuestos de las cinco instituciones que están preparando la celebración del V Centenario y organizando la Exposición de Sevilla? Sólo hay un renglón general, pero no conocemos estos detalles que tienen interés y que, desde el punto de vista presupuestario, podrían tener repercusiones.

El señor PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA (Yáñez-Barnuevo García): De acuerdo, señor Diputado, pero le insisto en que no son cinco las instituciones encargadas de organizar el V Centenario.

El señor SCHWARTZ GIRON: Comprendido. Son de las cinco que hemos estado hablando. Quizá podría enviarlo, señor Presidente, a la Comisión para que nos lo entregaran, después, a los Grupos Parlamentarios.

Muchas gracias, señor Yáñez.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana.

Se levanta la sesión hasta esta tarde a las cuatro y media.

Eran las dos y treinta y cinco minutos de la tarde.

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

— DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO (don Prudencio García)

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Presidente, no está el señor Rato, que era quien tenía que dirigir las preguntas al señor Director General.

El señor PRESIDENTE: Señor Lasuén, si en cinco minutos no se produce la comparecencia, se entenderá que se renuncia. (Pausa.)

El señor RAMALLO MASSANET: Señor Presidente, para una cuestión de orden. En nombre del Grupo Socialista, y ante la incomparecencia de los portavoces del Grupo Popular para preguntar al Director General del Patrimonio del Estado, solicito que se pase al siguiente compareciente.

El señor PRESIDENTE: Se suspende la sesión hasta las cinco de la tarde.

Se reanuda la sesión.

— DEL SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas)

— DEL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis)

— DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández)

— DEL DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada)

— DEL DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA (Vázquez de Castro y Sarmiento)

El señor PRESIDENTE: Empezamos con la comparecencia de las personalidades del Ministerio de Obras Públicas.

Van a intervenir el señor Lasuén Sancho, por el Grupo Popular, y el señor Mardones Sevilla, por el Grupo Centrista.

Son las cinco de la tarde. A las siete en punto levantaré la sesión. Por lo tanto, distribuyan SS. SS. el tiempo como lo consideren oportuno. Ruego a las autoridades del Ministerio de Obras Públicas que sean breves y sintéticas en sus contestaciones.

Tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor LASUEN SANCHO: Gracias a las autoridades del Ministerio de Obras Públicas por su comparecencia.

Las preguntas van dirigidas al señor Subsecretario. El presupuesto del gasto total consolidado de su Ministerio sufre este año una disminución significativa en términos nominales y en términos reales todavía muy superior incluso con las compensaciones del Presupuesto B, es decir, con las aportaciones compensatorias, imputables al Ministerio, de la Comunidad Económica Europea; es un ajuste muy significativo a la baja en una de las atribuciones fundamentales de gasto del Estado, porque es una función de bien comunitario típica para el desarrollo económico y social del país.

Los gastos no necesitan ninguna aclaración. No voy a hacer preguntas de este tipo porque formalmente el Presupuesto está bien hecho. Hay sólo dos aclaraciones menores que pediré al Director General de Obras Hidráulicas de interpretación de la asignación del gasto.

En aras a la brevedad me gustaría concretarme, señor Subsecretario, exclusivamente en la interpretación de si este Presupuesto responde básicamente a los fines que debe presidir la política del Gobierno, en función de sus objetivos declarados.

La reducción se concreta, fundamentalmente, en inversiones reales y en transferencias. Los ajustes son mínimos en personal y en las otras partidas. Como es continuador de la tendencia en la reducción a la baja que se observa en los Presupuestos del gobierno en los últimos años, la primera pregunta que me gustaría hacer es si el Gobierno Socialista piensa, al contrario de lo que creen la mayor parte de los gobiernos equivalentes de centro izquier-

da en el resto de los países de la OCDE, que la inversión en infraestructuras es una partida que debe sacrificarse en los programas de ajuste, porque en los gobiernos de todos los países, sea Japón, Estados Unidos, Suecia, parte de la Comunidad Económica Europea, Australia, una de las políticas de ajuste positiva consiste, no en reducir la inversión en el sector público, en obras públicas, sino en aumentarla. Me gustaría saber cuál es la opinión del señor Subsecretario a ese respecto, desde el punto de vista de compatibilidad de sus propuestas con las de Gobiernos equivalentes.

En segundo lugar, me gustaría preguntarle si el Ministerio ha calculado cuál es el impacto negativo sobre el empleo de este Presupuesto recesivo en inversión. La estimación de caída del empleo directo e indirecto que va a originar para contrastarlo con las opiniones de los sectores profesionales afectados.

En tercer lugar, si el Ministerio ha hecho algún cálculo de la pérdida de competitividad que va a significar la dotación infraestructural relativa en España, respecto de la Comunidad, y especialmente la caída que puede significar este proceso de ajuste a la baja en la inversión infraestructural sobre la competitividad de las empresas españolas. Como el Subsecretario sabe muy bien, y a mí me consta, en gran parte la competitividad de las empresas no está determinada por su propia capacidad tecnológica interna, sino por el esquema infraestructural sobre el que se basa.

Estas preguntas hacen referencia a los objetivos declarados por el anterior Ministro del Departamento, cuyo primer objetivo era la planificación. Las actuaciones sectoriales del Ministerio deberían ser coherentes con el resto de la política económica del Gobierno.

A este respecto, la última pregunta es si, además de estos defectos de política de asignación de recursos, no incorpora este Presupuesto un defecto de programación de proyectos en planes de cuencas, en el plan hidrológico, en el plan general de puertos prometidos para mediados y finales de 1984.

Estas serían las preguntas, señor Subsecretario.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS (Aymerich Corominas): Voy a contestar lo más brevemente posible a las preguntas que me hace el Diputado señor Lasuén.

Coherencia con la política económica. Hay dos niveles de definición de la coherencia. Este presupuesto, que ha propuesto el Ministerio y ha sido aceptado por las autoridades económicas del Gobierno, tiene una cierta coherencia con la política económica del Gobierno: luchar contra el déficit público y contra los problemas que tiene este déficit público para posibilitar la expansión del sector privado, que es el fundamento, según creo entender, de la recuperación económica de cualquier país. Es un presupuesto ajustado a la coherencia de la política económica del Gobierno. Por tanto, es un presupuesto de inversiones que es coherente con la política económica del Gobierno.

Hay un segundo problema relativo a si es suficiente en función de lo que se llaman las demandas en infraestructuras comunitarias. Esto, señor Lasuén, es como la medalla del amor, más que ayer y menos que mañana. La infraestructura en cualquier país, en cualquier momento, en cualquier Estado es un proceso en el cual la demanda es superior. Evidentemente, es un presupuesto de ajuste que creo puedo justificar —posteriormente lo haré— si los objetivos del programa del Ministerio de Obras Públicas son coherentes. Yo creo que sí, a pesar de que este país tiene infraestructuras sin cubrir. De eso somos todos conscientes. Pienso que es coherente en un proceso de ajuste en el cual no se pueden desplazar las magnitudes básicas de la economía del país, y de acuerdo con un programa, que creo que defiende todo el mundo, que consiste en luchar contra el déficit del sector público.

El señor Lasuén sabe perfectamente que el déficit del sector público, por las cifras que se han manejado por parte del Ministerio de Economía, el factor promotor básico generador del sector público, que es la base del presupuesto, está congelado; está decreciendo el porcentaje de gastos que genera déficit, pero no está decreciendo la forma de financiar este déficit. Ahí está el gran problema del déficit español. Creo que hay posibilidad de salida.

Pero luchar para que el déficit vaya decreciendo no significa que la política del Ministerio de Obras Públicas tenga grandes problemas para el programa que ha presentado el anterior Ministro. Próximamente va a comparecer el Ministro de Obras Públicas ante el Congreso para explicar la política del Ministerio.

Por tanto, pienso que hay una compatibilidad entre una demanda creciente y un proceso de ajuste. Si repasamos el presupuesto del Ministerio, sumando todo menos el AES, resulta una cifra de 203.000 millones de inversión en pesetas corrientes, lo cual significa un aumento del 0,4 en relación con 1985.

¿Dónde se producen estas diferencias positivas y negativas? En que el programa de carreteras, autovías, se mantiene con una tasa de crecimiento del 9,9. Por tanto, el programa de carreteras va a seguir su ritmo correcto. Si luego el señor Diputado quiere plantear preguntas concretas al Director General de Carreteras, le podrá responder, pero en cifras macros, vale.

En puertos y costas, las cifras actuales dependen también de la política de ajustes de tarifas que estamos practicando, y posiblemente se va a añadir a las cifras actuales el efecto de tarifas que estamos planteando. El decreto de revisión de tarifas está en este momento en el Consejo de Ministros. Este, espero que muy brevemente, va a proponer unas tarifas de racionalización del sistema portuario en las cuales vamos a mantener en pesetas constantes una cifra de inversión en torno a los 25.000 millones de pesetas. Por tanto, el sistema portuario va a mantener un nivel de inversión en términos constantes bastante continuado, sin crecimientos ni decrecimientos. Las medidas de rentabilidad del sistema portuario tienen que venir por medidas internas de gestión. Concretamente estamos planteando medidas de nuevos horarios y de mejor utilización de las infraestructuras portuarias. Este

país tiene una infraestructura portuaria que con este volumen de inversión creemos que es correcto.

En obras hidráulicas la reducción que tenemos prevista es de menos 4,9 en términos corrientes. Eso significa que hay una cierta reducción, pero quitando la parte de abastecimientos urbanos que está transferido prácticamente, el presupuesto que tiene en las manos el señor Diputado es prácticamente el Presupuesto transferido, a expensas de Cataluña, Euskadi, Navarra, Ceuta y Melilla, que vamos a cerrar el próximo mes, y es una parte que queda en manos de las Comunidades Autónomas. En el resto, el Ministerio ha lanzado prácticamente en los dos últimos años un aumento de la capacidad hidráulica del 25 por ciento. Por tanto, nos quedan algunas obras, pero no importantes —luego el Director General de Obras Hidráulicas puede especificar—, de capacidad hidráulica de este proceso. Estamos en un proceso, no de sobreexplotación, sino de llegar al tope de explotación de las cuencas hidrográficas.

En materia de vivienda es donde se produce un aumento del 2,7 por ciento del presupuesto del Ministerio, pero fundamentalmente por los apoyos financieros y de subvenciones del plan cuatrienal, porque la capacidad de actuación directa del Ministerio ha quedado muy reducida, ya que prácticamente está todo transferido. Otra cosa es si analizamos los presupuestos de inversión de las Comunidades Autónomas, en los cuales, evidentemente, tengo que reconocerlo, las Comunidades Autónomas están programando por debajo de lo que hubiera hecho el Ministerio si no se hubiese producido el efecto del Fondo de Compensación Interterritorial, que en el año 1985 hemos salvado gracias al AES. Este año se van a proveer viviendas por encima de los objetivos del plan cuatrienal, unas mil nuevas construcciones iniciadas. Pero reconozco que se debe al efecto del AES y no sé aún las cifras que se van a determinar con el posible AES de 1986, con un crédito abierto en la sección 33 de 15.000 millones de pesetas ampliable, con el cual se cumplirían los compromisos adquiridos en 1985 para acabar las obras en el 86 más la posible firma del nuevo AES.

Yo creo que éste es el panorama general del Ministerio en las cuatro grandes direcciones generales que se incluyen en su inversión.

Impacto negativo sobre el empleo. Nosotros hemos hecho simulaciones, de las cuales no estamos muy convencidos. Evidentemente, con un presupuesto de inversión de 203.000 millones de pesetas más el efecto AES podemos mantener la actividad del sector. Es muy complicado y quiero hablar con toda sinceridad. Estamos en un proceso del sector terriblemente difícil, en el que las bajas con las cuales se están licitando las obras determinaría que existe el mismo o mayor volumen de obra con la misma cantidad de dinero, pero se está planteando un problema de rentabilidad del sector de la construcción, pues tiene una sobrecapacidad de producción. Es un problema que creo que S. S. conoce perfectamente. Las bajas que en este momento estamos obteniendo en las licitaciones del Ministerio están, si no recuerdo mal, entre un 25 y un 30 por ciento; es decir, estamos en una fase de serios problemas

con el sector que abastece de servicios y de bienes al Ministerio, con lo cual no sabemos muy bien, por la estructura fija y eventual que tiene la empresa productiva, cuál es el efecto que puede tener el empleo. En principio, pues, con esa cantidad el Ministerio puede mantener su ritmo de generación de empleo, pero no confundamos el Ministerio de Obras Públicas con la formación bruta de capital fijo, integrada por el sector privado y el sector público, y, dentro de éste, por una parte del Ministerio de Obras Públicas. Aunque tenga mi propia opinión sobre este tema, no puedo intervenir en las funciones de otros sectores.

Pérdida de competitividad del sector privado. Creo que es condición necesaria, pero no suficiente, para que las empresas sean competitivas disponer de unas infraestructuras determinadas. Por los efectos del mecanismo de redistribución de la inversión pública, creo que en este momento este país tiene, en general, una media de capacidad de infraestructura correcta, pero con ciertos desequilibrios territoriales. Ese es el problema. Quizá el mecanismo de financiación —y creo que además el propio Presidente del Gobierno ha planteado la necesidad de redefinir una política de financiación de las Comunidades Autónomas y en general del Fondo de compensación—, a través de un proceso de ajuste en función de las necesidades, sería más coherente para hacer más competitivas las empresas españolas. Con el mecanismo actual se está produciendo un aumento de infraestructuras en zonas subdesarrolladas —entre comillas— en términos de media nacional y quizá un déficit en zonas desarrolladas.

Por tanto, el efecto perverso existe, pero tiene que recomponerse en función de otros criterios de la financiación de las Comunidades Autónomas y concretamente del Fondo de Compensación Interterritorial.

En consecuencia, yo soy bastante escéptico en cuanto a que las empresas españolas van a sufrir una pérdida de competitividad. En el sector de comunicaciones, la homogeneidad de la red de comunicaciones estatales para hacerla más competitiva es un plan a ocho años. Es el propio plan de carreteras, por donde circula más del 90 por ciento del tráfico. Una vez elaborado y definitivamente implantado, la red de comunicaciones que el Estado va a construir, según el plan de carreteras, será suficientemente competitiva para cualquier empresa en cualquier punto del Estado español.

Finalmente, en cuanto al defecto de programación, ha aludido a dos sectores, sobre los que, en todo caso, los Directores Generales podrán aplicar. El Plan Hidrológico Nacional, que es uno de los temas claves, está en fase de ejecución. Se ha avanzado en la ejecución del plan trienal de obras hidráulicas, que estamos convencidos de que con mucha probabilidad no va a contradecir la planificación hidrológica. Pero el gran ajuste de caudales va a ser necesario incluirlo en un plan hidrológico, que calculo puede ser aprobado por las Cortes en un año o dos. Como sabe S. S., va a ser un elemento político tan importante para el país que el propio Gobierno ha decidido que sean las propias Cortes quienes aprueben el Plan Hidrológico Nacional.

En cuanto a lo que usted ha comentado sobre los puer-

tos, la inversión en infraestructura portuaria creemos que es suficiente. Incluso si ha habido una ralentización en la inversión en la red portuaria creemos que es debido a un sobreexceso de capacidad en algunos puertos. Por tanto, mejorando la gestión portuaria, mejorando la hora de servicio en los puertos, hay, si no exceso, suficiente capacidad para que cualquier mercancía pueda llegar a cualquier punto. Si luego se conecta con el sistema de carreteras que hemos diseñado, y en el que estamos haciendo mucho hincapié en los accesos portuarios, puede permitir que cualquier punto del litoral español tenga acceso a cualquier centro de producción y distribución en nuestro país.

Otro aspecto es si nuestro enlace con el Mercado Común es suficiente. El esfuerzo por parte del Mercado Común debe hacerlo Francia, evidentemente. Por las propuestas formuladas en una Comisión que presido, les puedo decir que están convencidos de que el grave defecto de la conexión europea con España está por parte francesa. Creo que en el mes de mayo, si no me equivoco, llegaremos a un acuerdo con los franceses, por el cual la inversión para la conexión Cataluña doble eje vía túnel del Cadí va a determinar que los franceses apoyen esta conexión, vía un programa de carreteras que piensan que apoyemos nosotros, vía férrea y otro en el puerto de Somport. El problema del enlace con el Mercado Común, en materia de carreteras, el esfuerzo se está haciendo por parte francesa. Yo le puedo asegurar que dentro de un año o dos como máximo toda la conexión de carreteras españolas estará subastada y en ejecución. Estará construido el túnel del Cadí, la red 13 que conecta con Francia, la estamos haciendo nosotros, Somport está subastado, etcétera, lo cual significa que dentro de dos años la «pelota» esté en el otro lado de los Pirineos. El otro lado tiene que hacerse y han decidido despejar las incógnitas. Esos dos ejes en los que nosotros hemos invertido van a ser los conectados con Francia.

Yo creo que he contestado a todas las preguntas.

El señor LASUEN SANCHO: Para precisar ulteriormente las cuestiones, comenzaré por el final.

Gracias por la información respecto de los túneles del Pirineo. Estoy de acuerdo con usted en que probablemente ha sido un objetivo de la política francesa el dificultar los accesos a España y en que será conveniente que Francia revise sus criterios. Pero, en todo caso, creo que el señor Subsecretario estará de acuerdo conmigo en que una vez que se haga la conexión con Francia de toda la red de autopistas de la cornisa cantábrica, el valle del Ebro y el Mediterráneo, será necesario conectar esas autopistas con el resto del país, porque ése es el problema fundamental, no vaya a ser que la conexión con Europa perjudique enormemente la parte más subdesarrollada del país. A ese respecto necesitaríamos precisiones ulteriores del Director General de carreteras.

Nosotros pensamos que ese tema no está suficientemente meditado ni planeado y, en todo caso, va con retraso.

Respecto a los retrasos de programación del plan hidrológico, de los planes de puertos, etcétera, y del plan in-

tegrado de transportes en general en España, nosotros creemos que el Ministerio debería acelerar al máximo estas cuestiones, puesto que el defecto de dotación infraestructural español respecto a Europa es considerable y, sobre todo, como el señor Subsecretario ha dicho y yo afirmé ayer también, es especialmente grave en ciertas zonas del territorio español.

Nos preocupa, y también me gustaría que hiciera un comentario al respecto, el hecho de que, precisamente, el Ministerio que mejor puede, por sus competencias, por su experiencia, por la dotación de técnicos que tiene, tratar de corregir esos desequilibrios, con la ayuda de las organizaciones del Mercado Común, en especial del FEDER, haya sido sustituido, en este terreno, por el Ministerio de Hacienda, que puede tener unos criterios totalmente distintos y, por consiguiente, contradictorios, con los que puede alentar a una homogeneización en la política infraestructural en España.

Me preocupa mucho esto, y cuando se ha discutido en esta Cámara la Ley de incentivos regionales, el Grupo Popular ha mantenido una postura que creíamos que robustecía la posición del Ministerio de Obras Públicas, que es, en otros países, quien tiene la competencia. Y nos gustaría conocer los comentarios del Subsecretario acerca de la transferencia de competencias que se ha producido del Ministerio de Obras Públicas al Ministerio de Hacienda, y saber cómo piensa el Ministerio de Obras Públicas que se corrija la tendencia economicista que puede existir en el Ministerio de Hacienda.

Y ahora un comentario final. Teniendo en cuenta la pérdida de rentabilidad de las empresas de construcción (que el Subsecretario ha documentado con las cifras sobre caídas de los precios en las licitaciones públicas, del 25 al 30 por ciento de las que conocíamos, que claramente pone una luz de grave sombra en la viabilidad del sector de la construcción en España y anuncia considerables tensiones de financiación y de rentabilidad), los cálculos que se han hecho en el SEOPAN, por ejemplo; los que hemos hecho nosotros, utilizando la técnica del «input-output», con los multiplicadores habituales, como consecuencia de la contracción en la inversión en el sector público, acompañada de la que ya se está produciendo en el sector privado —las cifras, aproximadamente, son: un billón de formación de capital fijo, en el sector privado, y alrededor de 203.000 ó 204.000 en el sector público; más algunas otras que no están incluidas en los programas de Obras Públicas—, dan que la caída de empleo directo que se puede producir, en el sector de la construcción, este año, es del orden de 60.000 personas, y la del empleo indirecto derivado, del orden de 100.000. Supongo que el Subsecretario conocerá perfectamente los sectores. El efecto sobre la industria del cemento el año pasado fue ya del 16 por ciento; en hierro y material cerámico es fuerte; podría darle las cifras exactas, pero no lo hago para evitar alargar excesivamente este diálogo. Insisto, pues, en que las cifras de empleos perdidos son del orden de 60.000 directos y 100.000 indirectos.

Me gustaría que hiciera un comentario adicional, profundizando en estas cuestiones.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS (Aymerich Corominas): El tema de conexión de autovías con el resto del país está absolutamente cerrado. Es decir, estamos retocando, en este momento, sólo dos o tres Comunidades Autónomas, pero, en el plazo de un mes, dos meses máximo, tendremos cerrado el plan de carreteras, que va a sufrir pocas variaciones. No tiene ningún retraso en la ejecución. Ningún retraso, se lo puedo asegurar. Podríamos dar al señor Diputado, fecha a fecha, cada una de las obras que tenemos en licitación, y se está cumpliendo el programa. Por tanto, en el tema de retraso en el plan de carreteras, no tengo problema alguno. Estoy, incluso, digamos que bastante orgulloso del trabajo que se ha hecho en el Ministerio, que, quizás, adolecía de una falta de programación y que el plan de carreteras va a solucionar. Se está ejecutando correctamente. En ese aspecto no tengo ningún problema de conciencia.

Puertos. El plan de puertos está hecho y publicado. Y no se va a variar.

Plan hidrológico. Este tenía un problema, un pie forzado, la Ley de Aguas. Ley de Aguas aprobada, transferencias efectuadas; no sé si el Director General de Obras Hidráulicas me corregirá, pero el plan de cuencas es del próximo año; plan hidrológico, año y medio... Es un tema muy delicado. Por primera vez, hablar de un plan hidrológico, en este país, con el tema de las transferencias de agua era tremendamente delicado. El único tema que tenemos transferido causa problemas sistemáticamente, el tema Tajo-Segura. Pero si las Cortes aprueban esta ley —el calendario legislativo me sobrepasa por los calendarios políticos—, yo calculo que en 1986, finales de 1987, yo diría mejor en 1987, tendremos un plan hidrológico. Y, además, tendremos un plan trienal de proyectos hidráulicos que no va a contradecir el plan hidrológico. Por tanto, yo no hablaría de retrasos. Ojalá que en 1987 tuviéramos un plan hidráulico aprobado, con todas las tensiones que vamos a tener, por encima de las ideologías. Ahí vamos a tener alianzas curiosas, porque cada uno es Diputado de su zona y las ideologías van a ser superadas por el acta de nacimiento. Va a ser un tema muy delicado. El señor Diputado es un experto en los temas de infraestructuras internacionales y conoce perfectamente que cualquier problema de este tipo ha causado en cualquier país democrata, centralizado o descentralizado, problemas conflictivos. No me preocupa, por tanto.

Incentivos regionales. Planificación física, planificación económica. Lo que pasa es que aquí ha aparecido un efecto curioso. En este momento, en España se han aprobado muchos procesos económicos de reequilibrio de zonas desasistidas. Por tanto, debo reconocer que ahora la versión económica —lo cual no quiere decir que sea contradictoria o que pueda serlo con una planificación territorial— está primando los incentivos directos a la creación de empleo.

Yo puedo tener mi opinión personal, pero aquí voy a ser muy respetuoso con las decisiones del Gobierno. En este momento, los incentivos regionales se van a mantener, desde el uno de enero, creo, en el Ministerio de Eco-

nomía, por toda la gran cantidad de ayudas que hay en este país y que hay que racionalizar.

La ley de incentivos regionales intenta evitar la acumulación de incentivos que determinen, al final, que una inversión pueda ser sobrefinanciada, como podía pasar. Esta es la realidad.

Nosotros hemos tenido un tema muy delicado: con Constitución, Estatutos de Autonomía y competencias era muy difícil que el Ministerio de Obras Públicas pudiera mantener incluso un esquema intelectual de abordar el tema territorial. Lo hemos hecho en nuestra reorganización con una figura, dando muy poca potencialidad inicial, que es el Instituto de urbanismo de cada comunidad. Por una razón, porque pensamos que el asentamiento del Estado de las Autonomías va a determinar, en una época, que no sé cuál es, un reflujo, si no de devolución de competencias, sí de concertación de las mismas, siendo absolutamente inviable una planificación territorial descentralizada. Es decir, con este sistema no puede funcionar ninguna planificación territorial.

Por tanto, ese núcleo tímido que hemos puesto —y digo mínimo por ser la mínima estructura burocrática que se mantiene en el Ministerio de Obras Públicas—, lo hemos dejado como un banderín de enganche para que se replantee en el futuro un mecanismo, en el cual las Comunidades Autónomas empiecen a reconcertar toda la planificación territorial. Porque una planificación territorial dividida entre 17 no va a parte alguna.

Ese es nuestro planteamiento. Y con esto creo haber respondido a su inquietud, que también es la mía.

Sector de la construcción y rentabilidad del mismo. El Ministerio de Obras Públicas, si no es el principal cliente del sector, es la minoría más alta, y nosotros mantenemos reuniones con el SEOPAN a lo largo del año: formales, cinco; informales, todas las semanas y todos los meses, a diferentes niveles.

Hemos ofrecido, porque está en curso de revisión la ley de contratos del Estado, que el SEOPAN nos haga una propuesta cerrada de cómo evitar la competencia agresiva y un poco suicida en la materia de adjudicación de obras públicas.

La verdad es que tengo experiencias jocosas, incluso de discusiones en las propias reuniones del SEOPAN, entre sus miembros. Es decir, que no está muy claro cuál es el mecanismo que quieren implantar las empresas para que las adjudicaciones —y nosotros queremos ser absolutamente objetivos, y lo somos— no vayan sesgadas. Yo presido, todos los lunes, una reunión, con todos los Directores Generales, para adjudicar las obras importantes del Ministerio, y seguimos la Ley de Contratos del Estado a rajatabla. Lo que ocurre es que cuando abres una plica, las bajas son del 40, del 30, del 20, de lo que sea, y sale una adjudicación media entre un 25 y un 30 por ciento de baja.

Hemos sugerido al SEOPAN que nos diga cuál cree que es la fórmula mejor para evitar la crisis o la pervivencia de una crisis en el sector de la construcción. Más oferta que ésta, nosotros no podemos hacer. El sector de la construcción se ha recuperado, y la propia memoria del

SEOPAN lo dice, en el segundo semestre de este año, efecto AES-efecto Presupuestos. Evidentemente, el sector de la construcción, quitando el tema vivienda del que luego haré un comentario, depende también de los flujos financieros adicionales, ya sea del posible AES u otro mecanismo similar. Veinte mil millones de pesetas más en el Presupuesto de Obras Públicas son el 10 por ciento y significa una capacidad de contratar obra por un volumen que determina una expectativa empresarial determinada. Y eso está, en este momento, aún el en aire.

Sobre la vivienda diré que funciona y que se mantiene con el plan cuatrienal. En este momento estamos en un nivel de ejecución de 110.000 viviendas o más —menos de 120.000 que es el objetivo del plan—, que se mantiene constante en los tres últimos años, con un aumento de las ofertas de calificación provisional de las constructoras y con unos sectores de promoción pública que presentan altibajos en función de los efectos del AES. Es decir, en 1983 fueron 29.000 viviendas, 1984 fueron 14.000 ó 15.000, si no recuerdo mal; en 1985 vamos a iniciar 36.000 viviendas y si no hay efecto AES o efecto de cualquier otro aumento, de mayor aportación presupuestaria, estaríamos en 15.000 viviendas de iniciación para el próximo año.

Por lo tanto, el sector de la vivienda va manteniéndose excepto el sector de la vivienda libre, que es otro problema.

Con ello creo que he contestado a la panorámica general de las especificaciones.

El señor LASUEN SANCHO: No sé si ahora debo preguntar al Director General de Obras Hidráulicas o al de Carreteras.

El señor PRESIDENTE: Al que quiera, señor Lasuén, pero llevamos ya treinta y cinco minutos. Hágase la composición de lugar y pregunte a quien quiera.

El señor LASUEN SANCHO: Las preguntas restantes son muy concretas y me gustaría respetar el orden si es posible.

Primero, al Director General de Carreteras. El señor Subsecretario me ha contestado a una pregunta diciéndome que tienen ustedes preparado el Plan de Carreteras y que en el plazo de dos meses podrán comunicarlo. Me gustaría saber, a efectos de la discusión en Pleno, cuáles son las directrices fundamentales del mismo.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): A finales de 1983 se terminó el avance del Plan General de Carreteras. Las actuaciones durante 1984 y 1985 se han sujetado a este avance del Plan y durante el año 1985 se ha terminado el Plan de Carreteras y prácticamente lo tenemos ultimado a falta de algunos retoques.

Ya en el avance se dejaron algunos temas abiertos. Por ejemplo, quedó abierta la solución del corredor del Atlántico; quedó abierta también la solución de Burgos-Madrid; quedó abierta también la de Bilbao-Santander y alguna otra actuación de menor envergadura económica.

Otro punto que también estaba abierto era el trazado de la Autovía de Levante.

Durante la afinación del avance del Plan ha habido, en efecto, conversaciones con las Comunidades Autónomas y habida cuenta que esta red general es el soporte de la malla total de carreteras, hemos hecho determinados reajustes de menor importancia económica. Entonces, prácticamente está terminado el Plan, incluso se ha anunciado que hay un anteproyecto de ley de plan de carreteras, en el que se recogen todas las actuaciones y ya depende de las altas instancias ministeriales o del Gobierno la presentación o no de este anteproyecto de ley, en el que se recogen todas las actuaciones del Plan, durante estos dos años 1984 y 1985, y también se introducen unas modificaciones a la Ley General de Carreteras, habida cuenta del cambio de la organización política del Estado y, como consecuencia, del reparto —vamos a decir— de responsabilidades patrimoniales sobre la red de carreteras entre la Administración central y las Comunidades Autónomas.

Es decir, que el Plan de Carreteras está ultimado y, de acuerdo con él, se desarrolla la programación del Ministerio.

En cuanto a cómo va, estamos en estos dos primeros años ajustándonos a él, en las actuaciones de un modo global. Puede haber una actuación en que por una determinada circunstancia de dificultades expropiatorias, porque haya algunos problemas concretos, quede más atrasada, pero en líneas generales —repito— estamos cumpliendo el Plan casi al cien por cien, tanto en el aspecto de actuaciones como en el aspecto económico.

En cuanto al tema de la conexión con la red actual de autopistas —que me parece que también preguntaba—, la Autopista del Mediterráneo, la Autopista del Ebro y la Autopista de la frontera-Bilbao y Bilbao-Burgos, con el resto del país, en el Plan hay diseñado un programa de autovías que son carreteras desdobladas, o sea carreteras de doble calzada, de dos carriles cada una en doble sentido, que completa una red de alta capacidad.

En todas estas autopistas se han terminado, o están en curso de realizarse, una serie de actuaciones que lo que hacen es rellenar los tramos que estaban descolgados. Por ejemplo, en la Autopista del Mediterráneo quedaba el problema de la circunvalación de Valencia, en el que estamos actuando para adjudicar obras en 1986, quedaba también la circunvalación de Alicante, de la que también se adjudicarán las obras en 1986.

Estas autovías y carreteras de doble calzada van a ir en la primera fase del Plan desde Zaragoza a Madrid —me refiero a la conexión con Madrid—, desde Burgos a Madrid y la Autovía del Mediterráneo llega a Murcia. La Autovía del Cantábrico va desde Bilbao a Santander, y de Santander hasta Torrelavega y está toda ella adjudicada. Todo esto, como digo, está en primera fase del Plan, en cuanto a la conexión que ha indicado su señoría.

Esto es, en términos generales la programación del Plan y esta red principal. Hay otras muchas actuaciones de autovías y acondicionamientos en primera fase o en segunda fase del Plan.

Lo que sí ocurre es que la primera fase, que son los años

1984, 1985, 1986 y 1987 comprende actuaciones que serán adjudicadas en 1987 y que, por consiguiente, no quedarán abiertas al tráfico hasta 1988 o principios de 1989. Es decir, que en estas autovías puede haber algunos tramos que queden abiertos al tráfico en 1988 y 1989.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y la terminación completa del Plan de Autovías?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Está diseñado hacer 1.000 kilómetros de autovías en primera fase del plan y así están incluidos. Entonces, tenemos entre 1984 y 1985, 81 kilómetros para abrir al tráfico; en 1986 se estará trabajando sobre 650 kilómetros, de los que se abrirán al tráfico 250 durante 1986, que son obras de este año, y en el resto, hasta los 1.000 kilómetros —son 250 kilómetros de primera fase— se estará trabajando durante 1987, que ya se lanzan para los años siguientes.

La terminación del programa está prevista para 1991 con la adjudicación de las últimas obras. Hay que calcular para 1992 o hasta el verano de 1993 el final de algunas de estas obras.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Director General, si el Ministerio tuviera una dotación presupuestaria como la que defienden casi todos los países del mundo en términos del PIB, y la que defendemos nosotros, es decir, prácticamente superior en un 30 por ciento a la que tienen ustedes en este momento, ¿en cuánto tiempo se podría terminar la red de autovías?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Ya el anterior Ministro de Obras Públicas, señor Campo, indicó que la capacidad de gestión del Ministerio podría acortar estos plazos en dos años. Es decir, el plazo total que le indico a usted, que es el del programa, que son ocho años más dos, que hacen un total de diez, se podría acortar en dos años.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Solamente en dos años?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Tendríamos capacidad para acortarlo en dos años. Es una previsión que hago yo, creo que de ese orden.

Muchas de estas obras llevan una serie de actuaciones; por ejemplo, hay unas informaciones públicas en variantes y carreteras de nuevo trazado, lo que lleva un tiempo; después, la redacción de los proyectos, y luego, la ejecución de las obras. Hemos sacado a concurso bastantes obras de autovías y uno de los parámetros que hemos tenido en cuenta para las adjudicaciones ha sido el acortar plazos. Es decir, que en el proyecto que nosotros habíamos hecho, hemos calculado que se podía realizar la obra en treinta o en veinticuatro meses y lo hemos sacado a concurso. Entonces, se nos han presentado ofertas de acortamiento de plazos, pero no excesivas, del orden del 20 por ciento. Por eso le digo que podrían ser dos años.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Quiero decir que el factor inercial mayor es el proceso de expropiaciones y proyectos?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): No es un factor inercial, es que las obras de carreteras en sí llevan un tiempo, como son todo tipo de obras públicas. Las obras de obras públicas y de carreteras, de gran envergadura, son obras cuyo desarrollo total, desde la iniciación al final, es de ese orden de magnitud. Digamos que todos los países, incluso con Presupuestos muy elevados, desarrollan programas de autopistas o de redes de alta capacidad a un ritmo de 300 ó 400 kilómetros por año.

Tengamos en cuenta que el programa de autovías supone 2.500 kilómetros. Con más dinero lo podríamos hacer en menos tiempo.

El señor LASUEN SANCHO: Creo que eso me lo ha respondido ya. Ha dicho que con un 30 por ciento de aumento de los presupuestos sería posible acortar dos años. Por tanto, el factor que retrasa el que eso se pueda realizar, independientemente de que no tenga la dotación presupuestaria, es la fase de proyectos y de inicio y realización de expropiaciones.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): En muchos casos, no se han iniciado las actuaciones preliminares. En la segunda fase del plan, por ejemplo, las actuaciones preliminares no se han iniciado.

En las variantes en zona urbana, también está el problema, de los acuerdos con ayuntamientos, planificación urbanística, etcétera. Creo que esto ocurre en todos los países, sobre todo, en todos los países de Europa occidental, en que los problemas de construir nuevas vías son difíciles; hay una participación ciudadana que, por otro lado, es completamente lógico que pueda retrasar estas actuaciones.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias.

Seguidamente, me dirijo al Director General de Obras Hidráulicas. Después de las aclaraciones del señor Subsecretario tengo pocas preguntas que hacerle. Una de las partidas más significativas de reducción de presupuestos en su Dirección General es la referente a regadíos, y existe la sospecha en muchos núcleos de opinión de que esta curiosa reducción de la inversión en regadíos puede ser debida a recomendaciones de la CEE, cuya filosofía acerca de la necesidad de evitar problemas de exceso de suministros agrícolas por parte de España es bien conocida.

¿Podría usted comentarnos cuáles son las razones para contraer la inversión en regadíos, por favor?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRÁULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Las razones son varias. Por una parte, como ha indicado el propio señor Subsecretario, en el plano general, en cuanto a la actuación o a la filosofía de la política económica general, glo-

bal específicamente; por otra parte esta reducción aparece más agravada por una serie de razones; digo aparece porque, en primer lugar, hay una mera reestructuración interna presupuestaria, mediante la cual se han trasladado determinadas actuaciones que tradicionalmente venían en regadíos a su correcto programa, que es el de recursos hidráulicos; esto se ha hecho en tres o cuatro presas, es decir, que la reducción real es menor de la que aparece efectivamente en las cifras que se presentan.

Con independencia de ello, en este momento, aunque se está ultimando o entra en fase de ultimación el programa cuatrienal dentro del plan general, estamos en un momento en que se están finalizando 34 planes coordinados y se están poniendo en marcha 15 planes coordinados. Corresponde, por tanto, a un momento de terminación de una fase y comienzo de otra. De esos 34 planes, 32 son coordinados por el Ministerio de Agricultura, con el lanzamiento de otros 15 nuevos. Esto no quiere decir que haya una política, o al menos así lo ve el Ministerio, de freno sistemático a las inversiones en este programa, sino que corresponde a estas circunstancias que por otra parte coinciden con una política, y yo creo que esto es importante, de mejora de regadíos existentes. Es decir, que para el programa de puesta en transformación y optimización del conjunto de hectáreas que estaban programadas en el programa cuatrienal, este énfasis en mejoras de regadíos existentes y obras complementarias permite cumplir los objetivos del programa cuatrienal incluso con esta reducción que se presenta respecto al 85.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias, señor Director General.

Tengo dos preguntas menores que son aclaratorias respecto a la asignación presupuestaria de las presas de San Rafael de Navallana —no sé si usted está al corriente del tema o necesitará documentarse— y la presa de Beninar. Yo le hago las preguntas y si usted no tiene la información en este momento, nos la remite sin ningún problema.

La cuestión es, en la página 291 del anexo de inversiones reales —tome usted nota, porque no sé si lo podrá usted encontrar ahora— el proyecto 0021, correspondiente al programa 512-A), que dice: «Gestión e infraestructura de recursos hidráulicos», aparece una cantidad de 230 millones de pesetas para el embalse de San Rafael de Navallana, dentro del capítulo abastecimiento. Este embalse creo que está transferido a la Comunidad Autónoma de Andalucía, por lo cual nos gustaría saber cómo existe una partida en los Presupuestos Generales del Estado sobre una presa que pertenece, por haber sido transferida, a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Otra aclaración de este tipo que evidentemente no la podemos de ninguna forma contrastar en el Presupuesto es respecto de la presa de Beninar en el sistema de riegos del Adra. Aunque era debatible si se debía transferir o no a la Comunidad Autónoma andaluza, el hecho es que se transfirió y una vez transferido, de nuevo aparece una partida presupuestaria en el anexo de inversiones, página 296, proyecto número 0144, que pertenece al programa 532-B), «infraestructura de regadíos», una partida de

291 millones de pesetas que si está transferida a la presa no tiene mucho sentido que conste en los Presupuestos Generales del estado, salvo que haya sido uno de los acuerdos incluidos en la transferencia.

Si puede responder ahora, bien; si no, nos manda la información.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Le puedo complementar detalladamente la pregunta. En esencia corresponde, sobre todo en el caso de San Rafael de Navallana, no a actuaciones de la presa que efectivamente han sido transferidas, sino a actuaciones que estaban programadas y realizadas en variantes de carreteras.

El señor LASUEN SANCHO: ¿Y no debería estar esto en la Dirección General de Carreteras?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): No, ¿por qué? Este es un proyecto integrado. La Dirección General de Obras Hidráulicas también gestiona carreteras.

El señor LASUEN SANCHO: Y, ¿sobre la otra?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Respecto a la otra, no le puedo contestar en este momento, pero le mandaré los datos a S. S. Creo que es la tubería desde la presa de Beninar hasta la zona de regadío.

El señor LASUEN SANCHO: Muchas gracias.

Me dirijo al Director General de Puertos. Parte de las preguntas que tenía que hacerle sobre la política tarifaria las ha contestado el Subsecretario. Desearíamos saber si los puertos disponen de la contabilidad analítica suficiente para poder fijar tarifas a costes reales. También si se están instalando los procesos informáticos necesarios.

Una pregunta de carácter general. Tenemos la impresión de que hay una dotación excesiva de puertos en España que sería probablemente necesario concentrarlos, por lo menos, concentrarlos y tipificarlos. Esto, naturalmente, va a producir el mismo tipo de problemas a que se refería el Subsecretario respecto del Plan hidrológico y el Plan hidráulico, pero que, desde un punto de vista de política de Estado que los Grupos Parlamentarios deberían suscribir, sería imprescindible llevar a cabo una concentración y tipificación de puertos y su conexión a las zonas circunvecinas. Nos gustaría conocer su opinión al respecto.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): Señor Presidente, señorías, voy a empezar respondiendo a la primera pregunta, referente a la contabilidad de costes.

Efectivamente, los puertos disponen ya de una contabilidad de costes, en la que figuran unos costes, unos gastos y unos ingresos, que tienen asignados. Esta contabilidad se ha implantado con carácter general para el con-

junto del sistema portuario y en estos momentos está disponible, y podemos facilitársela, la información correspondiente a esa contabilidad de costes.

En cuanto al proceso de informatización también existe un plan informático que en estos momentos no está generalizado a todos los puertos, porque está en proceso de implantación. Para ello hemos tenido que vencer ciertas dificultades con la propia estructura de personal, porque ha habido que dotar a los puertos de un cierto personal especializado. Existía ya una antigua dotación de máquinas a las que realmente se les estaba sacando una escasa productividad. En estos momentos estamos en un proceso de elaboración de unos paquetes estándar de carácter informático que comprenden nóminas, gestión de cobros, facturación estadísticas analítica, contabilidad general y contabilidad de costes y que pretenden este carácter estandarizado para poder agregar esta información y manejarla a nivel del sistema portuario en su conjunto.

En cuanto a la estructura teórica o de datos para el manejo de estos criterios de fijación de tarifas, creemos que disponemos de una estructura de información suficiente.

En cuanto a la dotación excesiva de puertos, efectivamente España es un país con una gran longitud de costa en relación con su superficie. Esto hace que a cada puerto le corresponda una zona de influencia limitada, con lo cual se restringe de alguna forma la dimensión de cada uno de los puertos. Sin embargo, el criterio que maneja la Dirección General es que el cierre de puertos, que sería la respuesta más directa al planteamiento que el señor Diputado hacía, es prácticamente imposible por razones de tipo social, incluso de estructura de localización industrial y, por tanto, a lo que hay que ir es a un proceso de especialización e incluso de gestión coordinada de estos organismos portuarios. Avanzando en este sentido, días pasados el propio Consejo de Ministros ha aprobado un decreto donde se integra la gestión de determinadas infraestructuras portuarias próximas en un organismo de gestión único. Creemos que con esto se da respuesta adecuada a esta necesidad de coordinación de las inversiones en cuanto a puertos próximos.

Insisto en que el cierre y la concentración de los tráfico en puertos determinados probablemente produciría deseconomías. Es decir, si ha habido una deseconomía, ya está hecha, porque las redes de conexión terrestre, etcétera, existen ya en su mayor parte y, por tanto, cerrarlas en estos momentos probablemente podría producir una deseconomía mayor que la economía que resultaría de esta agregación de infraestructuras, sustituyendo los puertos que se cierran.

Creemos que el nivel que alcanzan la mayor parte de los puertos españoles es suficiente para obtener un nivel de economía de escala razonable, que evidentemente podría ser mayor si se manejasen a la escala de Rotterdam, que maneja un volumen de tráfico equivalente al de todos los puertos españoles juntos, pero no es el caso.

Por otra parte, los puertos no sirven a zonas de influencia comparables con la zona de influencia europea, y creemos que debemos trabajar con la realidad física de que

disponemos, intentando gestionarla de la forma más coherente y coordinada posible.

Para completar el tema de las conexiones con las zonas circunvecinas, diré que existe en estos momentos, dentro del programa de carreteras, un subprograma de acceso a los puertos que de alguna forma refuerza la coordinación existente entre la Dirección General de Puertos y la de Carreteras, en el sentido de mejorar la comunicación terrestre hacia los puertos. Igualmente, dentro del programa quinquenal de RENFE y de la Dirección General de Infraestructura, pretendemos que se resuelvan determinados cuellos de botella o determinadas insuficiencias que existen dentro de los accesos ferroviarios a los puertos.

El señor LASUEN SANCHO: Yo creo que usted me ha respondido a casi todas las cuestiones, pero me gustaría precisar una más. Dadas las características reales de la geografía española y la distribución de la población activa en el territorio, así como la especificación territorial, es evidente que, una de dos, o se sigue la estrategia simple de cerrar puertos, lo que, coincidiendo con usted, nuestro Grupo piensa que es imposible, o lo que se hace es aumentar las economías de escala de cada uno de los puertos especializándolos e integrándolos en una unidad administrativa por zonas que manejen no sólo la infraestructura portuaria, sino el resto de las infraestructuras.

La pregunta, por consiguiente —que a mi entender usted no me ha respondido, si es así dígamelo de nuevo, por favor—, es si se está pensando en la especialización portuaria y, a través del manejo de las infraestructuras de conexión, forzar la especialización portuaria.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): Existe el propio plan de puertos que, como decía antes el señor Subsecretario, está ya redactado y contempla una cierta especialización de los puertos. Lo que pasa es que esta especialización hay que verla con una cierta relatividad. En estos momentos, por ejemplo, las importaciones masivas de maíz no se descargan en un único puerto, por ejemplo, en Galicia, sino que se distribuyen a lo largo de tres o cuatro puertos gallegos, porque esta operación resulta más económica desde el punto de vista de la distribución. Y pretender obligar por un mecanismo inversor, por un mecanismo determinado, a que se concentre la descarga en uno de los puertos, produciría un encarecimiento en el coste por tonelada en el destino final de estos maíces.

Por tanto, hay que jugar con estos temas con una cierta prudencia; pero, efectivamente, existe ya, sobre todo desde el punto de vista de las grandes inversiones, por ejemplo grandes medios de manipulación de contenedores, grandes terminales especializados, una cierta selectividad que está recogida en el propio plan de inversiones. No todos los puertos se van a dotar de grandes terminales de contenedores para que todos eventualmente puedan manejar un tráfico intercontinental de contenedores. La idea es que determinados puertos atiendan ese tipo de tráfico másivamente y que el resto pueda abastecerse con

un sistema «feeder» que disponga de medios suficientes para este esquema.

El señor LASUEN SANCHO: Señor Director General de Arquitectura y Vivienda; las explicaciones que tenemos sobre vivienda del señor Subsecretario son suficientes, así como los datos, y su presupuesto está clarísimo. Nosotros haríamos otro presupuesto, pero esto está fuera de contexto y, por tanto, no deseo preguntarle sobre este tema.

La preocupación que tenemos —y me gustaría conocer la opinión de la persona responsable dentro del Gobierno Socialista al respecto— es que hay un problema gravísimo de convivencia y seguridad en los barrios periféricos de las grandes ciudades españolas, y este problema se deriva en parte de la concentración de los medios de seguridad del Estado en otras zonas distintas de ellas, lo que siempre es corregible. Pero independientemente de la protección dura lo que está sucediendo en los barrios españoles es que son infraestructuras que se han construido en otros periodos distintos, en que el contexto social era diferente. Para que la protección se haga a los individuos y el contexto haga innecesario el uso de la protección dura, es imprescindible una remodelación, sobre todo en infraestructura social y cultural, de forma que la población pueda vivir en el barrio o en los distritos. Cuando hablo de barrio lo hago en un sentido genérico. Casi todas estas competencias han sido asumidas por las Comunidades Autónomas y esto plantea cuál es el papel que el Gobierno central puede jugar en este sentido.

¿Han reflexionado ustedes acerca de qué tipo de soluciones (que yo creo que son muy importantes y graves dada la dificultad que supone la transferencia de competencias) podría aplicar el Gobierno a este respecto?

El señor DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA (Vázquez de Castro y Sarmiento): Creo que el tema que me plantea S. S. es bastante lejano a las competencias de la Dirección General de la que soy titular. Estoy de acuerdo con su preocupación, pero lo que ocurre es que esto corresponde a una problemática fundamentalmente urbanística. Hay otros organismos en el propio Ministerio de Obras Públicas que, aunque con competencias muy residuales, se ocupan de estos problemas. Desde un punto de vista más próximo a nuestras competencias, que es la elevación del nivel de vida del medio ambiente edificado, donde yo podría encajar más propiamente esa cuestión que se ha planteado, efectivamente se está haciendo un esfuerzo a nivel normativo. La normativa básica de la edificación depende de nuestra Dirección General y ahí se acaba nuestro campo de acción.

Por consiguiente, desde el punto de vista de vivienda, como muy bien ha dicho usted, las transferencias se han hecho, son ya materia exclusiva de las comunidades autónomas y sólo le queda a la Administración central una función de coordinación. Con eso creo que contesto a lo que yo puedo contestar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Director General.

El señor Mardones tiene la palabra. ¿Cuántas preguntas desea formular?

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, mis preguntas son al señor Subsecretario y a todos los señores Directores Generales presentes, menos al de Arquitectura y Vivienda.

El señor PRESIDENTE: Pero ¿cuántas preguntas son?

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Presidente, tengo seis preguntas para el señor Subsecretario, cinco para el señor Director General de Carreteras, tres para el de Obras Hidráulicas y tres para el señor Director General de Puertos. Son muy concretas.

El señor PRESIDENTE: Tiene S. S. cincuenta y cinco minutos.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Presidente. Empiezo con el señor Subsecretario. Si prefiere le hago las preguntas seguidas o por separado y usted me las va contestando.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): Prefiero seguidas.

El señor MARDONES SEVILLA: Voy a tratar de hacer un primer bloque de preguntas seguidas. Primera, ¿piensa el Ministerio de Obras Públicas remitir al Parlamento, durante 1986, algún proyecto de ley de créditos extraordinarios para atención de los déficit de explotación de sociedades concesionarias de autopistas de peaje u otros temas.

En segundo lugar, quisiera que el señor Subsecretario me indicara si tiene ya algún modelo diseñado de organigrama de su Departamento a resulta de las transferencias de las competencias que hasta ahora tenía el MOPU a las Comunidades Autónomas.

En tercer lugar, quisiera que el señor Subsecretario me informara de la situación de los pendientes de cobro en su Departamento.

La cuarta pregunta de este bloque quisiera que versara, señor Subsecretario, sobre la justificación de las variables que hay entre el Presupuesto de 1985 vigente y las de 1986, concretamente, en el tema de inversiones reales, con una disminución del 16 por ciento. Me refiero al Presupuesto del Estado de su Ministerio, no de los organismos autónomos que pueda tener el MOPU dentro de su seno. Por ahora vale con estas preguntas.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): El Ministerio no presentará a las Cortes ninguna ley de crédito extraordinario para autopistas.

El organigrama del Ministerio ya está publicado en el «Boletín Oficial del Estado», o sea, que ya está hecho. Se han hecho ya las transferencias. El Ministerio de Obras Públicas ha presentado su nueva estructura orgánica, su

catálogo de puestos de trabajo y queda solamente por regular las Confederaciones Hidrográficas, que es un elemento importante dentro del Ministerio. El organigrama está ya hecho y publicado.

Respecto a los pendientes de cobro, yo no sé que dato quiere, pero le puedo remitir exactamente cuál es la deuda que en este momento tiene el Ministerio que, como usted sabe, siempre plantea discrepancias con el sector privado. Es decir, por determinadas razones, cuando el sector privado genera una factura se da como pendiente de cobro. Es como si un trabajador al día siguiente de estar trabajando dijera que le deben un día de salario. Por tanto, las discrepancias con el sector privado son grandes. Si usted quiere, yo con mucho gusto le remito a la fecha que quiera, Dirección por Dirección, cuál es el pendiente de cobro en términos presupuestarios, no en términos de generación de obligaciones, que también lo conocemos evidentemente. Usted me pide el dato que quiera y yo le remito con mucho gusto la posición del Ministerio a la fecha que quiera.

El señor MARDONES SEVILLA: Desearía entonces conocer, señor Subsecretario, los pendientes de cobro que supongo los tendrán clasificados por Direcciones Generales como órganos ejecutivos que se refieren a la de Carreteras, a la de Obras Hidráulicas, a la de Puertos y a la de Arquitectura y Vivienda.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): Yo se los remitiré.

En relación con las variaciones, usted me plantea las variaciones de la inversión real del Ministerio sin organismos autónomos, situación que me crea una cierta desazón, porque el Ministerio no se puede compartimentar en central y organismos autónomos. Las Confederaciones y los Puertos es una parte importante del Ministerio. Las cifras globales se las he dado, pero si quiere usted las cifras por Estado y organismos autónomos, le puedo decir...

El señor MARDONES SEVILLA: No, por favor, señor Subsecretario. He visto con claridad los principios que rigen en cada organismo autónomo en el informe de las memorias. En la información de que disponemos, por ejemplo, en la memoria económico-orgánica, la sistemática está muy clara en lo que es presupuesto del Estado. Estará más o menos oscura su explicación, pero la sistemática el Ministerio de Hacienda la manda, como es tradicional a lo largo de éstos últimos seis años, con claridad. Otra cosa es la claridad explicativa o los porqués. Yo me refiero sólo al Presupuesto del Estado. Por ejemplo, en el capítulo 6.º del Estado, en inversiones reales hay una disminución de 18.783 millones de pesetas con relación al ejercicio actual de 1985, lo que supone el 16 por ciento de reducción.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): Yo he consolidado todo lo que es capítulo 6.º del Estado, incluido el FEDER, sección 47, y me da la suma de 138.000 millones de pesetas; el año pa-

sado eran 132.000 millones de pesetas. Luego en el Estado aumenta el 4,3. Como está incluido el tema FEDER, a lo mejor es donde se establece la mayor confusión.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces ustedes tendrían que haber hecho algún reparto de esa disminución asignándolo a las direcciones generales como gastos de organismos, porque son inversiones reales.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): ¿Qué cifra le falta?

El señor MARDONES SEVILLA: No me falta ninguna cifra. La segunda cifra es relativa a inversiones financieras. En inversiones financieras hay una peculiaridad que quisiera que usted me explicara. En el Presupuesto del Estado para 1985, en inversiones financieras se consignaron 775 millones de pesetas y para 1986 se consignan 17.604 millones de pesetas. Hay una diferencia de 16.000 millones.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): En el Presupuesto de 1985 crean 16.042 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: Mire usted, yo le estoy leyendo las cifras que nos ha facilitado el Ministerio de Hacienda. No sé si le ayudo un poco diciéndole que, por lo que he estudiado, me parece que ustedes han computado las inversiones financieras por la absorción del IPPV en la Dirección General de la Vivienda. No lo sé. No soy yo quien tiene que orientarle en estos temas.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): Usted se refiere al capítulo 8.º, que son las ayudas que damos a las familias que quieren una vivienda. Yo le digo que en el año 1985 fueron 16.000 millones. Lo que hemos hecho es trasladar lo que era IPPV al Estado porque, si no, no hay forma de comparar cifras. Si yo comparo magnitudes homogéneas, misma función por diferente organismo...

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Subsecretario, no le quiero forzar. Si usted entiende que tiene una aclaración posterior, la manda a través de la Comisión para explicar esta diferencia entre los 775 millones en 1985 y los 17.604 millones en 1986.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS (Aymerich Corominas): Es que hemos trasladado al Estado en los presupuestos de 1986 un organismo que era autónomo en 1985.

No tengo ninguna pregunta más que contestar.

El señor MARDONES SEVILLA: Las aclaraciones sobre los créditos ya están hechas, pero lo decía porque en este período de sesiones hay proyectos de ley de créditos extraordinarios para temas de autopistas por déficit de explotación. Quería tener una previsión en presupuestos para no vernos sorprendidos y estar modificando continuamente el Presupuesto.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Aymerich Corominas): Le he especificado que el Ministerio de Obras Públicas no.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En cuanto a los pendientes de cobro, señor Subsecretario, según los datos de que yo dispongo, debe haber una participación muy alta de su Departamento. El Ministerio de Obras Públicas siempre ha sido denominado el locomotor de la economía, el del arrastre de la Administración, el Ministerio puntero de todo este efecto inducido sobre la economía, fundamentalmente por la cuestión de la vivienda y las obras públicas de gran porte presupuestario.

Las cifras que yo tengo aquí, señor Subsecretario, son bastante millonarias. Usted ha dicho antes que son escrupulosos al máximo en la aplicación de la Ley de Contratos del Estado a la hora de las subastas, sobre todo para denunciar ésas, si no bajas temerarias, si bajas muy arriesgadas que realizan los contratistas españoles por la fuerte competencia en el sector, por sus efectos de estructura y, a veces, por una pura cuestión de supervivencia. Parece ser, señor Subsecretario, que esa rigurosa aplicación de la Ley de Contratos del Estado se da por parte de ustedes sólo en la cuestión de las subastas, pero no en el respeto que también señala la letra de la Ley de Contratos del Estado a los plazos de tramitación y pago de las liquidaciones de obras, en la tramitación y pago en un solo acto de las certificaciones de obras y su revisión, y en la tramitación de los adicionales de revisión de precios en el primer semestre del año.

Vamos de cara a la Comunidad Económica Europea. La República Federal Alemana, por ejemplo, tiene doce días como máximo para la liquidación de las certificaciones ordinarias y un tiempo de dos meses sin reclamación; después entran ya los intereses de demora. Francia tiene estipulado su pago en cuarenta y cinco días y transcurrido este tiempo da también paso a los contenciosos de intereses de demora. Y Holanda tiene marcado el plazo de veintiocho días para el pago de certificaciones. Yo no sé si usted me puede dar la media que tiene en este momento el Ministerio de Obras Públicas para el pago de las certificaciones. Sería un gran contrariedad para todos que a nuestra entrada en la Comunidad, a partir del 1 de enero de 1986, fuéramos una especie de farolillo rojo de las administraciones públicas en el pago de certificaciones a los contratistas. Porque en este momento, según las cifras de que yo dispongo, rondamos la cifra de unos 87.000 ó 90.000 millones de pesetas pendientes de pago por parte de la Administración pública española. Por supuesto, no le imputo toda la cifra a su Ministerio. Quería que me aclarase este tema.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Aymerich Corominas): No hay que confundir el ser con el deber ser. Usted me ha leído unas normas que hay en el Mercado Común. Me gustaría que se reuniera también con los empresarios del Mercado Común y que le dijeran cómo cobran. Evidentemente tienen un mecanismo de salvaguardia, que son los intereses de demora, que jue-

gan mucho más duramente. En eso tiene razón. Pero, lo que dice la reglamentación, no se crea usted que es lo que está pasando en el Mercado Común. Si hay un problema en una obra, aquí, en el Mercado Común y en cualquier país se tienen que guardar unos requisitos de aprobación que están determinados por la propia Ley de Contratos del Estado. El único elemento de corrección que hay son los intereses de demora.

Por otra parte, el Ministerio de Obras Públicas pagá a menos de sesenta días, señor Diputado. Yo me remito a algo que se conecta con lo anterior. Hable usted con cualquier constructor de este país de la Administración española y del Ministerio de Obras Públicas. Yo puedo defender al Ministerio de Obras Públicas y podría defender a la Administración pública si tuviera los datos suficientes. No tienen nada que ver las medias de la Administración pública española con el Ministerio de Obras Públicas. Si usted computa en esas cifras todas las demoras en pago de algunas Comunidades Autónomas se dispara hacia arriba la media. Si usted incluye un solo organismo de la Administración pública española dispara hacia arriba las medias. Pero, desde luego, el Ministerio paga las certificaciones a menos de sesenta días. Otra cosa es que se plantee una revisión, que tiene serios problemas de tramitación, pero esto sucede contadas veces. Si esto ocurre hasta que un ingeniero firma a pie de obra que esta revisión o modificación del proyecto es correcta, en términos vulgares se amarran los machos; es decir, hay que ir con mucho cuidado, pero, en general, se pagan a menos de sesenta días.

En este momento están pendientes de cobro real por el Ministerio, según mis informaciones, excluidas las expropiaciones, 3.760 millones de pesetas en servicios. Lo cual no quiere decir que las empresas no tengan en curso de facturación más recibos. Pero lo que está en el Ministerio pendiente de pago es esta cifra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Paso a la siguiente pregunta. ¿Cuál es en este momento, si me lo puede decir, señor Subsecretario, el grado de ejecución del presupuesto del 85 de su Departamento?

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Aymerich Corominas): El año pasado cerramos con el 90,2, aproximadamente, y el año anterior, con el 89,7, si no recuerdo mal. En este momento, en comparación con el 84 —si quiere le puedo dar los datos de cada Dirección—, en autorizado estamos en el 75-82 por ciento este año; en dispuesto, 69-77 por ciento este año; en certificado, 41,5-45,0 por ciento, por lo cual pensamos, si no hay mayores problemas, que este año cerraremos igual o por encima que el año pasado. Y si hubiéramos restado a esta cifra lo que es acción territorial, que son las subvenciones que reciben las empresas por los beneficios de las grandes áreas de expansión industrial, el porcentaje se eleva casi al 94 por ciento. Eso no depende de nosotros. Se paga en función de que la empresa presente el certificado.

El señor **MARDONES SEVILLA**: ¿No cree usted, señor Subsecretario, que a estas fechas, ese 45 por ciento que me da en certificados es bastante bajo, inferior al del año pasado incluso?

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Aymerich Corominas): No. El año pasado fue el 41,5 y cerramos en pagado el 90,2. Este año estamos en 45,0. Por un ciclo que hay en el sector desde hace años, se certifica muchísimo entre noviembre y diciembre. En diciembre se puede certificar casi el 30 por ciento del presupuesto. A lo mejor me equivoco, pero en principio pensamos cerrar por encima o igual que el año pasado.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Finalmente, señor Subsecretario, en las expectativas para 1986, en las previsiones que puedan ustedes tener, yo soy bastante pesimista con las reducciones de los presupuestos de su Departamento. Este es un juicio generalizado, no solamente imputable a los presupuestos de su Departamento, sino a los que tienen las Comunidades Autónomas o lo que vaya por el Fondo de Compensación Interterritorial. Según las cifras que yo tengo, en el subsector vivienda la contratación está mejorando por el tirón que están dando las Comunidades Autónomas y Corporaciones locales. Pero soy bastante pesimista en cuanto a las reducciones de estos porcentajes en los presupuestos de su Departamento y el efecto que pueda tener en la contratación y en los costes de los contratistas el paso del ITE al IVA, ya que no sé si se está calculando por alguien para 1986 la sustitución de este impuesto por el comunitario.

La inversión pública, en términos reales, estimo que va a bajar bastante. Antes le contestaba usted al señor Lasuén más o menos con cifras optimistas, pero yo tengo mis tremendas reservas en este punto, sobre todo cuando vemos en su Departamento reducciones muy fuertes en inversión y cuando los gastos corrientes no van por ahí. Quizá sea motivo de pregunta a alguno de los Directores Generales.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Aymerich Corominas): En gastos corrientes bajamos, señor Diputado, en un 2,4 en personal y en un 6,6 en el capítulo 2.º Ya he contestado con toda nitidez al señor Lasuén. Va a bajar la iniciación de viviendas. Con las cifras que hay ahora y las cifras que han presupuestado las Comunidades Autónomas, frente a las 36.000 viviendas que se iban a iniciar este año, si no hay un efecto AES, se van a iniciar 16.000 viviendas. ¿Por qué? Porque las Comunidades Autónomas en carreteras, puertos, etcétera, de lo que deberían haber presupuestado en función de la metodología del Comité de Política Fiscal y Económica, es decir, el efecto final en Obras Públicas, por propia decisión de las Comunidades Autónomas, no forzadas por el Ministerio, desvían 21.000 millones de pesetas que son, fundamentalmente, para viviendas. Es decir, las Comunidades Autónomas, planteando su política de inversión —son muy libres de hacerla— están invirtiendo más en otros sectores, llámese reforma agraria o lo que se quie-

ra, y menos en vivienda. ¿Cómo se recuperó esto el año pasado? Por el efecto AES, evidentemente. El año pasado lanzamos 29.000 millones de pesetas en obras de viviendas, que van a terminar una anualidad de 22.000 millones. Se van a iniciar las viviendas si el posible AES introduce más flujo de dinero en viviendas; si no, no se llega a la cifra que el plan había previsto. Pero en este plan, la Administración central tiene una parte de las bazas, las otras bazas las tienen las Comunidades Autónomas.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Subsecretario, ha anunciado usted un proyecto para buscar algún sistema de coordinación con las Comunidades Autónomas sobre urbanismo. Esto no se lo había escuchado yo ni siquiera al propio Ministro de Administración Territorial, sobre todo por las suspicacias, las susceptibilidades y el trasfondo que subyace en competencias que no están allí por capricho, sino refrendadas por la Constitución y por los respectivos estatutos de autonomía. Este órgano que usted pretende haber esbozado aquí, ¿bajo qué parámetros jurídicos se tendría que desarrollar, según su idea?

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Aymerich Corominas): Es una operación de la que el Ministro de Administración Territorial no ha hablado, y yo no soy el Ministro de Administración Territorial. Es una operación complicada, difícil y arriesgada pero necesaria en el siguiente sentido. ¿Cómo se puede contemplar si algún día —y creo que muy pronto— hay que reforzar la planificación territorial a base de que cada una de las 17 Comunidades Autónomas planifica su territorio? Cómo se hacen los ensamblajes entre una Comunidad Autónoma y otra? ¿Cómo se deciden las inversiones estratégicas del Estado y su impacto en el territorio? Nosotros hemos creado, y así se ha refrendado por el Consejo de Ministros en un Decreto de reestructuración, el Instituto del territorio y urbanismo, en el cual vamos a potenciar las labores de coordinación intercomunitaria, y vamos a plantear un órgano de apoyo para aquellas inversiones de la Administración central que tengan un impacto suficientemente importado sobre el territorio.

Además, le voy a decir una cosa. No hemos tenido ni una crítica por parte de ninguna Comunidad Autónoma, todo lo contrario, hace falta este organismo. Antes teníamos dos direcciones generales, la de urbanismo y el CEOTMA, y si no me equivoco quedan 60 personas entre todos los estamentos: un Director General, un Subdirector, un jefe de servicio, etcétera, es decir, una unidad monstruo. Pensamos que vamos a recibir un gran impacto para coordinar muchas cosas con las Comunidades Autónomas. La verdad es que competencia legislativa tiene muy poca, pero vamos a tener un órgano de reflexión para apoyar las decisiones de la propia Administración central cuando tenga una inversión de impacto sobre el territorio; por ejemplo, cuando trabaja esa unidad en coordinación de inversiones entre obras hidráulicas, carreteras, etcétera, y algunos Ministerios. En el futuro no pretendemos absolutamente nada, no queremos invadir ninguna competencia, pero pretendemos ser un órgano de re-

flexión. Estamos pensando en reforzar el consejo de administración con la participación de las Comunidades Autónomas, de algún organismo como el SEPES, que es una empresa de fabricación de suelo industrial.

Creo que la Administración central se ve provocada a crear —sin recuperar una competencia— centros de reflexión. Creo que se hace un buen favor al país creando esta institución. Si dentro de tres años no sirve abrá que cerrarlo, evidentemente, pero en principio nos parecía que era bueno, aunque un poco arriesgado. La verdad es que no ha sido mal acogida por las Comunidades Autónomas la creación del Instituto del territorio y urbanismo.

El señor MARDONES SEVILLA: He terminado con el señor Subsecretario en mi turno de preguntas. Señor Presidente, ¿puedo pasar al Director General de Carreteras?

El señor PRESIDENTE: Adelante, señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Director General de Carreteras, en primer lugar, ¿me puede usted decir la previsión que tienen hecha para créditos en autopistas? He visto que usted ha empleado, en su respuesta al señor Lasuén, el cambio de la palabra «autopistas» por «autovías». No sé si es intencionado, si obedece a una sistemática, pero en las preguntas se hablaba de autopistas. No quiero reiterar las preguntas del señor Lasuén, por lo que he quitado varias de las que tenía preparadas. Quisiera conocer alguna identificación de ese tema de autovías, si se sustituye ya plenamente y si no hay ninguna actuación presupuestaria del Departamento sostenida para autopistas —aunque hasta ahora han sido cuestiones de peaje— por cuenta del Estado. ¿Me puede responder a esto, señor Director General?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): La diferencia entre autopistas y autovías es funcional. La autopista tiene dos calzadas, una para cada sentido de circulación, control total de accesos y todos los cruces a diferente nivel. Cuando alguna de estas condiciones no se cumple al cien por cien se llama autovía.

Dentro del programa que hemos llamado de autovías, hay algunas actuaciones que se refieren a autopistas. Por ejemplo, dentro de las programadas, Santander-Torrelavega es autopista, ¿por qué? Porque funcionalmente se ha llegado a ese resultado. Se hizo concurso de proyectos y obras en el que inicialmente se admitían intersecciones en algún punto. En base al concurso realizado, esas intersecciones se cambiaron por enlaces. Entonces es autopista, aunque su denominación inicial era autovía. Alicante-Murcia también tiene doble calzada, control total de accesos y curvas a diferente nivel. Por consiguiente, las actuaciones que viene en el listado de obras —ya que en el de creación de infraestructura hay un listado completo— inicialmente son del programa de autopistas-autovías.

Le puedo facilitar la cifra global de lo que vamos a tener en obra durante el año 1986 y lo que vamos a terminar, aproximadamente, de este programa de autopistas y

autovías, que están juntas, porque son vías de alta capacidad, en las que las carreteras desdobladas, libres de peaje desde luego, se acercan funcionalmente a la autopista. ¿Por qué razón hemos ido a un programa de autovías en lugar de autopistas? Si le parece le hago una aclaración sobre este tema.

Tenemos, en realidad, una infraestructura viaria que en los itinerarios principales se acondicionó en unos niveles muy altos. Se hizo un programa REDIA. Tenemos unas carreteras, vamos a decir, de primer orden en una serie de kilómetros que como carretera de calzada única tiene arcenes, una calzada en buen estado con aglomerado. Entonces ha resultado mucho más económico y posible utilizar esa calzada para un sentido de circulación y construir una calzada nueva, lo que nos supone una media de unos 100 millones por kilómetro y en los casos más costosos 125 millones por kilómetro. Construir una autopista completa con dos calzadas al lado de esa carretera nos costaría unos 250 ó 300 millones por kilómetro. Ocurre que para la demanda de tráfico que hay, que en estos itinerarios principales en la actualidad es de 8.000 a 10.000 vehículos, con un 15 o un 20 por ciento de vehículos pesados, aun haciendo una hipótesis optimista (de acuerdo incluso con recomendaciones del Mercado Común en decrecimiento económico) de un crecimiento fuerte del tráfico, en un período de quince a veinte años, esas vías de doble calzada llegarán a la saturación. Económicamente esto nos permite construir 2.500 kilómetros de carreteras desdobladas, con algún tramo de autopista o completando algún tramo de las actuales. Si fuéramos a un programa de autopistas, dejando las carreteras actuales al lado, nos llevaría a una inversión que en lugar de representar un coste total de 300.000 millones, que es lo que va a costar todo el programa en el período del plan, nos iríamos a una cifra del coste total del plan de 800.000 ó 900.000 millones de pesetas. Esa es la hipótesis general.

Respecto a cuánto tenemos de autopistas y autovías, durante el año 1986 indiqué antes que estarían en construcción unos 648 kilómetros, lo cual viene a equivaler a una cifra del orden de los 60.000 millones de obra licitada, no a pagar el año que viene, porque es obra incluso adjudicada para hacerla en años siguientes y terminaremos algo más de 200 kilómetros. Luego la obra que el año que viene abramos al servicio público tendrá un coste de unos 20.000 millones.

¿Qué hay en el presupuesto? Aproximadamente creo que se lo puedo indicar. El total de la previsión para el año 1986 son 24.000 millones, si conseguimos adjudicar todas las obras en su momento.

El señor MARDONES SEVILLA: La siguiente pregunta, señor Director General, se refiere a que en el programa 513 e), de conservación y explotación de carreteras; figura una consignación para inversiones reales de dieciocho mil y pico millones de pesetas en los bienes destinados al uso general, que es donde está el grueso de la partida, porque el total de este Capítulo 6.º de inversiones, en su artículo 66, está en unos 22.000 millones de pesetas. ¿Usted me puede decir en este momento, señor Direc-

tor General, cuál es el valor patrimonial que tienen ustedes inventariado?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): El valor del Patrimonio del Estado, aproximadamente, puede ser del orden de 1,2 billones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Y los «ratios» que habitualmente emplean ustedes, y que se emplean internacionalmente, para conservación de carreteras?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Usted me pregunta, supongo, por el coste de conservación que pudiéramos llamar estática, no dinámica: hay una diferencia entre conservación estática y conservación dinámica. Si a una carretera que tiene un determinado pavimento se le mejora, cambiándolo por otro tipo de pavimento, esa es una conservación dinámica, pero los «ratios» que nosotros venimos empleando para la conservación estática, con la red en buen estado, son del orden del 1,5 por ciento de la inversión.

El señor MARDONES SEVILLA: Parece ser que los «ratios» normalmente aceptados son del 3 ó el 4 por ciento; entonces, esto dejaría muy baja la inversión para todo el patrimonio de carreteras que tenemos en España, ya que son sólo 18.000 millones para conservación y mantenimiento.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): La inversión total que tenemos en el programa 513 e), del Capítulo VI, es de 28.204.018.000, lo que supone un 1,5 por ciento.

El señor MARDONES SEVILLA: Tiene usted más dinero que los datos que me da a mí el Departamento.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Usted ha hablado sólo de la cifra de 18.000 millones y yo le he sumado los otros conceptos del Capítulo VI.

A la pregunta de si el «ratio» del 1,5 es suficiente para la conservación ordinaria, hemos de decir que nosotros estamos actuando también dentro del programa de creación de infraestructuras, con mejoras en tramos largos de carreteras, mejora en la plataforma, poniendo aglomerado, ensanchando los arcenes, etcétera. Por lo tanto en esa conservación ordinaria de la carretera como bien actual, el «ratio» de 1,5 no es bajo. Realmente el «ratio» que se maneja en carreteras —en otros sectores quizá sea el 3 por ciento— es del 1 al 2 por ciento. Las Administraciones que tienen el 2 por ciento del valor patrimonial empleado en conservación, vamos a decir, estática, lo consideran alto y las que tienen el 1 por ciento lo consideran bajo. Entonces estamos aquí en una cifra que creo que está bastante ajustada, habida cuenta de que tenemos actuaciones muy importantes de creación de infraestructura.

El señor MARDONES SEVILLA: Voy a ir muy rápido porque me quedan algunas preguntas para otros directores generales y quiero respetar el tiempo que nos ha marcado el señor Presidente, porque me lo hará cumplir, como es su deber.

Le pregunto: ¿Ahí incluyen ustedes la señalización viaria? ¿Qué piensan dedicar el año 1986 para seguridad viaria?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): A la cifra de conservación que usted me indica de 18.000 millones, a la que yo he sumado los otros subconceptos, hay que añadir 5.305 millones de la Sección 47, Capítulo VI. Realmente, los gastos totales del Capítulo VI, en conservación, 27.510 millones, son los millones de que dispone la Dirección General. Bien es verdad que esas actuaciones de conservación de los 27.510 millones no están en contradicción con lo que le he dicho del 1,5 por ciento, porque aquí tenemos actuaciones de conservación como, por ejemplo, programa de seguridad vial. El programa de seguridad vial, en el cual se incluye la señalización, comprende una serie de actuaciones puntuales como pueden ser transformación de intersecciones en enlaces, corrección en algunos tramos del trazado.

El señor MARDONES SEVILLA: No le pido esa explicación, aunque se la agradezco. Lo que quería saber es si estaba incluido en ese presupuesto, nada más.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Este año hemos hecho 5.000 kilómetros de marcas viales, y el año que viene vamos a señalar otros tantos, vamos a completar prácticamente la red. Entonces la cifra que vamos a gastar en señalizaciones es del orden de 1.500 millones de pesetas, que da para mucho.

El señor MARDONES SEVILLA: Otra pregunta, señor Director General. ¿Para 1986 tienen ustedes prevista alguna acometida de obras para circunvalación de grandes núcleos urbanos o capitales?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Efectivamente, es el programa que se llama «de accesos urbanos» y que comprende también accesos a puertos y aeropuertos, que se ha comentado antes. Estas actuaciones figuran en el listado de obras como redes arteriales, como por ejemplo la red arterial de Teruel o la red arterial de València; esas son actuaciones de circunvalaciones y accesos a poblaciones. Entonces, este programa está incluido en el plan, vamos haciendo bastantes obras y están ahí detalladas.

El señor MARDONES SEVILLA: Las circunvalaciones de capitales y grandes núcleos urbanos, ¿están ahí?

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): Están en el programa de accesos urbanos, al final del listado general de obras.

El señor MARDONES SEVILLA: En cuanto a la planificación que ha realizado su Dirección General de accesos a puertos y aeropuertos, aunque ahora hay muchas competencias transferidas a las Comunidades Autónomas, se ha mantenido muchas veces el criterio radial del acceso. A lo largo de un periodo de diez años para acá en las actuaciones de la Dirección General de Carreteras se ha venido viendo este fenómeno lógico; pero hay muchas obras en que no se hace un acceso radial al aeropuerto o al puerto, sino que se hace solamente en un tramo. Efectivamente, en el aeropuerto de Málaga, el acceso da servicio a Málaga capital como a todas las zonas de influencia turística, Marbella, Benalmádena, Torremolinos, etcétera, pero en otros sitios no se ha hecho esto y, concretamente, le planteo la gran obra de autovía o autopista que se ha realizado por su Dirección General en el acceso al aeropuerto de Tenerife Sur, en donde se ha hecho solamente un acceso capital-aeropuerto y no se tiene en cuenta el tráfico de pasajeros de la zona de influencia hacia el oeste del aeropuerto. Como han salido noticias de estudio de una posibilidad de desdoblamiento de la actual vía del aeropuerto Tenerife Sur hacia la zona de interés turístico de la Playa de las Américas y zona de los Cristianos en la Isla de Tenerife, quería preguntarle si hay algún proyecto por parte de su Dirección General para acometer esta obra.

El señor DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS (Balaguer Camphuis): En relación con la primera parte de la pregunta, le he de indicar que tanto los accesos a puertos como aeropuertos los estamos contemplando para dar un servicio suficiente y que, incluso en ocasiones, cuando hay un acceso por una determinada zona que esté muy habitada, que tenga problemas de tráfico, se construye otro acceso por otra zona. O sea que estamos considerando el tema globalmente.

En cuanto al aeropuerto de Tenerife, la red viaria entera está transferida a la Comunidad Autónoma canaria. Es decir, que realmente tanto la planificación, como, digamos, la ejecución de ese acceso sería competencia de la Comunidad Autónoma canaria.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias, señor Director General.

Paso, señor Presidente, a preguntar al señor Director de Obras Hidráulicas.

En primer lugar, ¿ustedes tienen alguna previsión en el presupuesto de la Dirección General de Obras Hidráulicas, para los compromisos que comporta la Ley de Aguas? Concretamente, por ejemplo, en los registros de concesiones. ¿Hay alguna previsión, señor Director General, para este aspecto?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Efectivamente, la entrada en vigor de la Ley de Aguas implicará la introducción de nuevas acciones administrativas, algunas de las cuales existían ya, en las competencias actuales. Pero concretamente en este tema, como con seguridad sabe

S. S., las confederaciones hidrográficas han integrado recientemente mediante Decreto la función que desarrollaban las comisarías de aguas.

En los presupuestos de las confederaciones para 1986, se contemplan, efectivamente, los gastos derivados de registros de concesiones. Asimismo, por extensión, en los propios presupuestos de la Dirección General se registran otras actuaciones derivadas de la entrada en vigor de la Ley de Aguas.

El señor MARDONES SEVILLA: Segunda pregunta, señor Director General. Cómo está la previsión presupuestaria, porque veo que hay bastante disminución, con referencia al Plan general de grandes presas.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): En infraestructura de recursos no hay tal reducción, sino que hay un incremento, bien que reducido, del 0,8 por ciento del programa de infraestructura de recursos hidráulicos, donde está integrado el programa de grandes presas.

El señor MARDONES SEVILLA: Con el 0,8, y teniendo en cuenta la inflación, es crecimiento cero o menos. Como mucho sería crecimiento cero, y de ahí para abajo. Porque aquí tengo una cantidad, en los datos aportados por la Administración, obras de infraestructura básica, de 17.000.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Eso es en regadíos; en grandes presas, que es, por tanto, infraestructura de recursos hidráulicos, el total de la inversión prevista es de 22.511,7 millones en 1986, por gestión directa de la Dirección General, frente a 22.334,9, que es, como comentaba, el 0,8.

El señor MARDONES SEVILLA: Esto significa que en la planificación a largo plazo —porque éstos son temas que no se pueden planificar nunca a corto sino a medio o largo plazo— ¿pretenden hacer inclusión de algún nuevo proyecto en el último Plan que se aprobó de grandes presas, o hay, por el contrario, alguna supresión de proyectos que no se puedan ejecutar?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): No hay ninguna supresión. Si se analizan detalladamente los anejos, diríamos que lo que hace esta situación presupuestaria es, simplemente, demorar la puesta en marcha y lanzamiento de las nuevas presas previstas.

El señor MARDONES SEVILLA: A este respecto, señor Director General, ¿ustedes siguen manteniendo plenitud de competencias en la ejecución de algunos proyectos integrales, como puede ser la red de presas de regulación del Río Segre, en la provincia de Lérida, o alguna de las presas que figuraban en el proyecto?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Sí, efectivamente. Son competencias que han quedado en la Administración central y, en consecuencia, están en el programa.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Tienen ustedes financiación para acometer alguna en el año 1986? Por ejemplo, el proyecto de la presa de Rialp.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Concretamente, para la realización de inversiones en variantes de carretera de la presa de Rialp creo que para el año 1986 hay 400 y pico millones de pesetas —no le puedo dar ahora la cifra exacta, pero se lo podría confirmar inmediatamente—; la presa, como tal, podrá ser iniciada, probablemente, en el segundo trimestre del año 1987.

El señor MARDONES SEVILLA: La última pregunta, señor Director General. En la previsión que tienen ustedes de 17.565 millones de pesetas de infraestructura básica en regadíos, ¿qué es lo que tienen ustedes coordinado con la red de regadíos que se ejecuta por parte del Ministerio de Agricultura, es decir, por el IRYDA?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Aproximadamente, un 90 ó 95 por ciento —más próximo al 95 por ciento— está integrado en planes coordinados; el resto son actuaciones de gestión directa.

El señor MARDONES SEVILLA: Respecto a esa inversión para la realización de las obras de infraestructura ¿qué cantidad de hectáreas de regadíos calcula el señor Director General que pueden nominar?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): La previsión para el año 1986 de transformación en regadío es de 22.291 hectáreas que, junto con ajustes del año 1985, podría dar un total de unas 25.000 nuevas hectáreas de regadío en el año 1986 y, asimismo, actuación sobre unas 20.000 hectáreas en obras complementarias en regadíos existentes.

El señor MARDONES SEVILLA: En la previsión que ustedes hicieron en los Presupuestos Generales del Estado para 1985, ahora vigentes, ¿cuál fue la estimación de hectáreas de regadío nominadas?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): Se hizo una previsión de 35.000 hectáreas para el año 1985.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Cuántas se van a cubrir al final?

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): La previsión es

de 25.000 hectáreas para el año 1986 pero, como le digo, se enfatiza la inversión en obras complementarias de regadíos...

El señor MARDONES SEVILLA: Perdona, no me ha entendido, señor Director General.

Yo le he entendido que en el año 1986 ustedes piensan cubrir 25.000 hectáreas de nuevo regadío, y yo le pregunto la evaluación de 1985. Ustedes, cuando justificaban las inversiones para regadío en el Presupuesto vigente —y comparecieron aquí los altos cargos del Ministerio de Obras Públicas— nos dieron unas cifras, como usted me da ahora para el año 1986, y yo le pregunto: si de la cifra que nos dieron en el año 1985 de regadío nominado por esas obras que ustedes financian con cargo a su presupuesto, se ha cumplido la previsión, si es menos o es más.

El señor DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (Rodríguez de la Rúa Fernández): La estimación se ha cumplido; es una estimación porque no hemos finalizado el año, lógicamente, pero el objetivo es alcanzar casi las 38.000 hectáreas en el año 1985.

El señor MARDONES SEVILLA: Las 38.000 hectáreas que tenían previstas cubrir en el año 1985. Muchas gracias.

Con la venia del señor Presidente, para finalizar, paso a formular las preguntas al Señor Director General de Puertos.

Señor Director General, ¿qué línea de política tienen ustedes prevista en el tema de la autofinanciación de los puertos? ¿Qué criterios tienen para coordinar este tema?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): Uno de los objetivos de política a medio plazo que tiene planteado el Ministerio de Obras Públicas, en relación con los puertos, es lograr la autofinanciación global del sistema, incluida la realización de nuevas inversiones. Esto se pretende conseguir, por una parte, a través de objetivos de gestión (ya en los dos años anteriores se ha conseguido incrementar la generación de recursos propios en un 40 por ciento, a base exclusivamente de gestión y la actualización anual de las tarifas, por debajo de los índices de inflación) y, por otra, a base de retocar determinadas tarifas que, de alguna forma, están completamente descolgadas de la realidad económica y de costes en el conjunto de las tarifas del sistema portuario. Podríamos entrar en una relación minuciosa de esas tarifas si el señor Diputado lo considera oportuno.

Este es el objetivo a medio plazo: concretamente, en un plazo de tres años se pretende prescindir de la carga del conjunto del sistema portuario, que depende de la Administración del Estado, sobre los Presupuestos Generales del Estado.

El señor MARDONES SEVILLA: Siguiente pregunta, señor Director General, relacionada con ésta.

En las Comunidades Autónomas que tienen puertos de similares o idénticas características de longitud de líneas

de atraque, de inversión, etcétera, para fijar la política de autofinanciación vía tarifas, tienen ustedes en cuenta las curvas de inversión que su Departamento ha venido realizando a lo largo de los años, con, por ejemplo, las curvas del tráfico de mercancías o de tonelaje de barcos?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): El primer tema es que, realmente, la infraestructura portuaria transferida no tiene, en general, las mismas características que la que permanece en la Administración del Estado.

El señor MARDONES SEVILLA: Me refiero a la que pertenece a la Administración del Estado.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): No sé si he entendido mal la pregunta; pero yo creí que hacía una comparación entre lo que pasaba con la infraestructura que dependía de las Comunidades Autónomas.

El señor MARDONES SEVILLA: Estoy hablando, dentro de la administración territorial del Estado, de Comunidades Autónomas, y pongo el ejemplo clave de la Comunidad Autónoma canaria, que tiene el gran Puerto de Las Palmas y el gran Puerto de Tenerife; son, por tanto, dos puertos realizados con inversiones de su Dirección General, son puertos muy similares, en la misma situación geográfica-estratégica, con la misma prestación, prácticamente, de servicios, de suministros y de las mismas áreas de influencia económica. Aquí, a lo largo de una evolución histórica-estadística, se puede conocer perfectamente la evolución de las inversiones que ha venido realizando su Departamento y la curva del tráfico, medido en mercancías, en pasajeros o en toneladas de registro bruto de los buques que atracan en las líneas de puerto.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): Lo primero que yo quiero explicar es que la autofinanciación que se pretende es del conjunto del sistema portuario, no una autofinanciación puerto a puerto, es decir, que los objetivos de gestión para cada uno de los puertos pueden ser diferentes. Precisamente, previendo esta situación, en la Ley de Presupuestos del año pasado se incluyó un fondo de compensación que, de alguna forma, pretende redistribuir determinados ingresos para poder financiar el plan global de inversiones del conjunto del sistema portuario. Es decir, se trata de una autofinanciación global del sistema portuario concebido como un «holding» de empresas portuarias o de empresas de servicios.

Desde el punto de vista de la planificación de inversiones, realmente la metodología que contempla la Dirección General no se plantea como un reparto por Comunidades Autónomas; lo que se hace es, concretamente, definir unas necesidades o unas previsiones de tráfico, por una metodología cruzada, que hace unas previsiones microeconómicas, que empiezan siendo por fachadas marítimas y terminan siendo puerto a puerto. Una vez definidos los trá-

ficos, es decir, las necesidades previsibles en un horizonte temporal determinado, lo que contempla el plan son las inversiones necesarias en infraestructura para atender esos tráficos con unos niveles de eficacia y razonables desde el punto de vista económico.

Esta es la metodología que se aplica y, evidentemente, las necesidades de inversión dependen de cómo se concretan estas previsiones de tráfico en concreto, que se revisan constantemente. He afirmado —y el Subsecretario lo ha dicho anteriormente— que el plan de inversiones está realizado hasta el año 1990; pero, sin embargo, ya estamos en estos momentos revisando nuestras propias previsiones de tráfico porque el cuadro macroeconómico nacional ha variado y, de alguna forma, las expectativas culturales y a medio plazo. Es decir, las importaciones y la propia entrada en el Mercado Común contemplan un cuadro económico distinto. Esto nos obliga a hacer una permanente actualización de estos flujos de tráfico y, consiguientemente, un replanteamiento constante de esta programación de inversiones para conseguir un objetivo final, que es invertir lo necesario para que los tráficos pasen por los puertos en condiciones de eficacia y economía, pero, a la vez, asegurarnos de que no invertimos más de lo que sea estrictamente necesario.

El señor MARDONES SEVILLA: La pregunta siguiente es: ¿ustedes tienen ya terminada y cerrada la transferencia de los puertos que correspondían a las Comunidades Autónomas y hecho el inventario de los puertos con que se queda la Administración del Estado?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): Efectivamente.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Podría hacer un enunciado aquí o facilitarme la cifra de los puertos que quedan bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Puertos y Costas?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): Son veintisiete puertos grandes, gestionados por organismos autónomos, quince puertos que dependen de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, y dos puertos más que están gestionados en régimen de concesión.

El señor MARDONES SEVILLA: Le rogaría, si es posible, que me facilitara esa relación.

¿Queda alguna inversión pendiente por parte de su Dirección General con relación a la dársena comercial del puerto de Santa Cruz de Tenerife?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): La obra de abrigo de la dársena comercial, de la dársena sur de Tenerife está ya contratada, como usted sabe, y tiene un programa de financiación en varios años, existen anualidades para varios años.

El señor MARDONES SEVILLA: Lo que me interesa saber es cuándo la piensan ustedes abrir al tráfico comercial.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): En el momento en que se garantice que el dique de abrigo que está construido y un pequeño espigón que se construye complementariamente a partir del dique de abrigo actual garanticen unas condiciones de abrigo suficientes.

El señor MARDONES SEVILLA: ¿Eso tiene soporte presupuestario? ¿Para terminar en un año, en dos? ¿En cuánto tiempo?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): La dársena sur tiene una anualidad para este año de 352,2 millones de pesetas, y para el año 1986 de 344,2 millones de pesetas. Es decir, que está previsto terminar la obra en el año 1986. Obviamente, aquí habrá que incluir los presupuestos complementarios de modificación de precios y alguna pequeña revisión que resulte de la liquidación; pero éstas son las anualidades que están previstas de acuerdo con el contrato que se firmó.

El señor MARDONES SEVILLA: Interpreto, entonces, que su entrada en servicio será en el año 1986, una vez que se agote la consignación presupuestaria.

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): A finales de 1986, si no es antes, porque, como digo, es posible que la dársena pueda en-

trar en servicio, siempre y cuando no haya interferencias con el proceso de construcción de la obra, en el momento en que se garantice que las condiciones de abrigo son razonables.

El señor MARDONES SEVILLA: Finalmente, señor Director General, ¿hay alguna previsión en su presupuesto para 1986 de inversiones mayores en los puertos de Bilbao y Barcelona, los más próximos al territorio comunitario?

El señor DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS (Palao Taboada): En estos momentos la inversión fundamental que se está haciendo en el puerto de Barcelona es el dragado general de la dársena comercial, que significa una inversión en torno a los 1.600 millones de pesetas; en cuanto a las inversiones en el puerto de Bilbao, está el espigón número 2 y el testero del espigón número 3, que son dos obras que están ya contratadas y en marcha. Y en una información más detallada, las previsiones de inversión en el año 1986 para el puerto de Barcelona totalizan 1.595 millones de pesetas, y las del puerto de Bilbao, 3.675,1 millones de pesetas.

El señor MARDONES SEVILLA: Muchas gracias.

Señor Presidente, por mi parte, he cumplido con la hora.

El señor PRESIDENTE: Se levanta la sesión hasta el próximo martes, día 29, a las diez de la mañana.

Eran las siete de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961