



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1986

III Legislatura

Núm. 11

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JULIAN CAMPO SAINZ DE LAS ROZAS

Sesión Informativa

celebrada el martes, 7 de octubre de 1986

Orden del día:

- Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta para acordar comparecencias de conformidad con el artículo 44 del Reglamento, concordante con Resolución de la Presidencia de la Cámara número 15, de 2 de noviembre de 1983.
 - Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez), a petición propia, para informar sobre la política de su Departamento.
-

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

DELEGACION EN LA MESA DE LA COMISION DE LA COMPETENCIA DE ESTA PARA ACORDAR COMPARECENCIAS DE CONFORMIDAD CON EL ARTICULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON RESOLUCION DE LA PRESIDENCIA DE LA CAMARA NUMERO 15, DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983

El señor **PRESIDENTE**: Permitanme, en nombre de la Mesa, dar la bienvenida a todos los miembros de la Comisión en esta su primera sesión y también agradecer al señor Ministro de Transportes su comparecencia hoy ante la Comisión.

Antes de la intervención del señor Ministro de Transportes, hay un punto del orden del día, acordado por la Mesa y la Junta de Portavoces, en relación con la delegación de competencias de la Comisión con respecto a la Mesa para las comparecencias que se soliciten por los distintos Grupos. De acuerdo con el Reglamento, corresponde a la Comisión la solicitud de estas comparecencias, pero hay una resolución de la Presidencia, de noviembre de 1983, que permite que las Comisiones puedan delegar en las respectivas Mesas la adopción de estos acuerdos. Pues bien, la Mesa lo que hace es solicitar esa delegación a la Comisión. ¿Alguna observación? (**Pausa.**) Entonces, se acuerda la delegación.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: Perdón, señor Presidente. Solamente quería indicar las sustituciones en la Comisión. Por nuestro Grupo don Luis Ortiz está sustituido por don Juan Carlos Guerra Zunzunegui.

El señor **RIBAS MARI**: Por el nuestro, don Enrique Ribas sustituye a don José Félix Sáenz.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez), A PETICION PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE LA POLITICA DE SU DEPARTAMENTO

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, las competencias del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones configuran a este Departamento como básicamente gestor, al tiempo que le confieren un importante peso específico en el conjunto de la economía nacional. Creo que algunas cifras pueden ser ilustrativas al respecto. La participación del sector Transportes en el PIB es del orden del 6 por ciento, la de las Comunicaciones del 2 por ciento aproximadamente, 1,88 por ciento para ser más precisos, y la del Turismo de un 9 por

ciento, es decir, en conjunto de un 17 por ciento del producto interior bruto.

El empleo generado por el conjunto de los tres sectores —empleo directo e indirecto— sobrepasa los 2.500.000 puestos de trabajo, desglosándose de la siguiente forma: en Transportes, 675.000 directos y unos 900.000 indirectos; en Comunicaciones, 190.000 directos y en Turismo, 1,16 millones directos e indirectos.

Quiero destacar también la importancia de las inversiones gestionadas por el Departamento, que alcanzaron los 57.747 millones de pesetas en infraestructura durante el presente ejercicio.

Señalada en líneas generales la posición que ocupan en el contexto económico los sectores cuya ordenación corresponde al Ministerio, comenzaré por analizar, en primer lugar, el sector Transportes, en sus distintos modos, para continuar con el área de Meteorología, a continuación con Turismo y Comunicaciones para terminar exponiéndoles nuestras acciones en el marco de las Comunidades Europeas.

La importancia del sector Transporte en relación con la economía nacional no se debe únicamente al carácter estratégico de su actividad como soporte de los intercambios comerciales y de la movilidad de las personas, sino también a su propia actividad, al volumen de recursos públicos y privados que consumen y a la población ocupada directa o indirectamente. La participación del sector Transporte en el producto interior bruto, como decía antes es del orden de un 6 por ciento, mantiene una evolución creciente. El volumen de inversión total, incluyendo las realizadas por el sector público y privado, es del orden de los 550.000 millones de pesetas anuales, magnitud que incluye las inversiones de infraestructura y material móvil, pero no los turismos de uso privado.

El empleo directo generado por el sector, como decía antes, se ha cifrado en las estimaciones más conservadoras en 675.000 puestos de trabajo, siendo destacable la estabilidad mantenida en los últimos años, en los que no se ha producido una disminución del nivel de empleo, sino, por el contrario, un leve crecimiento. Si a ello se añade del orden de los 900.000 puestos de trabajo dependientes indirectamente del sector Transportes en la construcción y mantenimiento de infraestructuras, en la fabricación y mantenimiento de material móvil, la población total ocupada en el transporte alcanza un porcentaje superior al 10 por ciento de la población activa.

Estos aspectos son relevantes a la hora de diseñar una política de Transporte, que si es evidente que se define por sus propios objetivos, debe evaluar y tener en cuenta la recuperación de otros sectores, principalmente el de la construcción de infraestructura y el de fabricantes de material móvil.

Nuestra principal preocupación, en el diseño de la política de Transporte, es la de asegurar una consideración integrada de los distintos modos, de forma que cada uno desarrolle específicamente aquellos tráfico para los que resulte más competitivo y eficaz. Definimos así un marco general en el cual las condiciones de acceso de cada modo han de ser armonizadas, al igual que las condiciones de

prestación de los servicios. Por ejemplo, como caso singular e importante, éste es el marco que define el proyecto de ley de Transportes Terrestres, recientemente remitido por el Gobierno al Parlamento y que, en coherencia con el mismo, es aplicable a los restantes modos de transporte en aquellos aspectos que son comunes, como, por ejemplo, las tarifas a las que me referiré posteriormente.

Pretendo que se vayan flexibilizando las condiciones de actuación de los transportistas respondiendo al principio de autonomía de la gestión empresarial. La progresiva liberalización del mercado mejorará los resultados globales del sector al suprimirse las fuertes rigideces de partida, e ir primando los criterios comerciales en el funcionamiento del mercado. Esta línea de actuación política no significa una renuncia a la tarea de ordenar el mercado, que es una importante responsabilidad política que se instrumenta básicamente a través de la reglamentación de la política de infraestructura y de la política tarifaria.

Lo que se pretende es que, mediante un mayor margen de libertad, cada modo desarrolle respectivamente sus especialidades. Tampoco debe disminuir la seguridad, sino todo lo contrario. La mejora de la seguridad, a la que me referiré posteriormente, es un objetivo permanente de la política de transportes.

La modernización del sistema es otro de los objetivos básicos de la política de transportes del Ministerio. Ello ha de depender en parte de la capacidad inversora del sector público para mejorar las infraestructuras, pero también de la capacidad de las empresas para renovar sus flotas, lo que requiere disponer de recursos y de expectativas a medio y largo plazo. Por lo tanto, tienen que incrementarse los ingresos de forma que los recursos para inversión aumenten y posibiliten las aludidas renovaciones de flota.

La política de infraestructuras es, probablemente en el ámbito de los transportes, la entidad más llamativa de cuantas desarrolla el sector público. Ello es así no solamente por la propia entidad de las obras en sí y del importe de los volúmenes que a ellas se destinan, sino también porque confirma la propia realización del transporte en sus múltiples características de capacidad, velocidad, seguridad, etcétera.

El enfoque integral del transporte, como suma integrada de cada modo en el conjunto, previa definición del papel que a cada uno le corresponde dentro del sistema de concurrencia, es especialmente importante en el caso de las infraestructuras, ya que es rigurosamente preciso coordinar las actuaciones y efectuar la asignación de los recursos disponibles con la mayor objetividad posible.

Simultáneamente, corresponde al Estado principalmente la responsabilidad de modernizar el sector, adecuando las características específicas de cada modo a las correspondientes a la tecnología actual, teniendo en cuenta, por lo tanto, las prestaciones posibles del material móvil en velocidad y en capacidad y las condiciones de máxima seguridad en las que el transporte debe realizarse.

La necesidad de establecer una planificación modal es la consecuencia lógica de este planteamiento; planificación modal a medio y largo plazo, en la que se definen

los objetivos y los recursos de cada modo, de forma que interactivamente se construye el sistema global. Así, dentro del ámbito competencial del Ministerio, disponemos ya de un plan de flota. A éste le sucederá el plan de transporte ferroviario, cuyo diseño ya está concluido, y más adelante el plan de aeropuertos, al tiempo que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres permitirá la programación del transporte por carretera.

Me interesa recalcar que se trata de planes con objetivos bien definidos a corto y medio plazo, aunque flexibles como corresponde a la rápida evolución de nuestra sociedad actual. Pero necesariamente, cuando se trata de infraestructuras que serán utilizadas durante decenas de años y que van a condicionar y están condicionando el sistema de transporte hasta el año 2000, es preciso fijar los parámetros en los que puede enmarcarse su evolución, al objeto de que el conjunto de agentes o sectores afectados oriente su propia actuación. Me estoy refiriendo no solamente a las propias empresas transportistas, sino también a los constructores de obra civil y a los fabricantes de material, que en algunos casos están directamente vinculados a la evolución de un modo determinado.

Es preciso destacar igualmente que estamos desarrollando una metodología de evaluación y selección de inversión que permite una más fácil toma de decisiones. La selección de inversiones no debe entenderse en términos de exclusión, es decir, que si se invierte en un modo deja de invertirse en otro. Por el contrario, hay corredores intermodales donde los volúmenes de demanda justifican con creces la existencia de una oferta plurimodal y pretendemos que sea una oferta de calidad en cada uno de los modos que concurren.

Así, el objetivo trazado en el plan de transportes ferroviario es constituir una red homogénea, en función de las necesidades de la demanda, en la que desaparezcan los estrangulamientos actuales, lo que en algunos tramos de la red ferroviaria obliga a la construcción de variantes de elevado nivel de inversión, pero de efectos espectaculares en la mejora de la explotación, a los que me referiré posteriormente.

Debo añadir, por último, en relación con las infraestructuras, que estamos haciendo una política realista, dando prioridad a la conservación e invirtiendo, dentro de las posibilidades existentes, en aquellas obras nuevas que sean de mayor interés, desde el punto de vista de la rentabilidad, y de mayor repercusión en el conjunto de la red.

Uno de los objetivos permanentes de la política de transportes es la mejora de los niveles de seguridad en la prestación de los servicios. La política a seguir es la de procurar la máxima disminución posible de ese factor de riesgo. Puede decirse que a la producción de un accidente contribuyen conjuntamente o no circunstancias o aspectos técnicos y humanos. Ambos han sido, y seguirán siendo, objeto de atención a través de las mejoras de las infraestructuras y del material móvil que requieren inversiones, tanto del sector público como del privado, a través, igualmente, de la normativa técnica y de la mejora del equipamiento del material móvil y también a través

de la formación y la mejora de las condiciones de trabajo del personal de operación para evitar, en la medida de lo posible, el fallo humano.

En el transporte por carretera, el Decreto sobre limitación de horarios de conducción, aprobado en 1983, respondía a ese objetivo de mejora en las condiciones de trabajo. En el transporte aéreo se han realizado importantes inversiones en materia de seguridad, como ya indiqué en mi anterior comparecencia en esta Comisión, destacando entre ellas el Plan SACTA, es decir, el Plan de Automatización de Control del Tráfico Aéreo, cuya finalización se prevé en 1990.

En el ferrocarril, la extensión de las comunicaciones tren-tierra a los principales tramos de la red va a suponer igualmente un importante paso en la mejora de las condiciones de seguridad.

Para mejorar el balance total de la seguridad en el transporte, es preciso realizar una investigación sistematizada de las causas de los accidentes y un seguimiento constante de su evolución. Se creará para ello, a lo largo de esta legislatura, la Junta de Seguridad en el Transporte, conformada como un instrumento de análisis y seguimiento, pero también de asesoramiento y generador de iniciativas hacia el Ejecutivo para proponer las actuaciones y modificaciones técnicas y legales que considere pertinentes para aumentar las condiciones de seguridad en los transportes. En esta Junta deberán integrarse los diferentes Departamentos ministeriales afectados en la seguridad y también deberá abrirse a otros agentes tales como asociaciones de empresarios, empresas de transporte como RENFE, Iberia, Trasmediterránea, etcétera, sindicatos, usuarios o consumidores, etcétera. Entre otras funciones, la Junta de Seguridad realizará un informe anual sobre la seguridad en el transporte.

Otro de los ámbitos importantes en la política de transporte es la política de precios. La política de precios es uno de los instrumentos clave en relación con el mercado de transporte. Como es lógico, esta política debe estar sujeta a la política económica global, lo que en la práctica se pone de manifiesto por la aprobación de las tarifas de transporte en las correspondientes juntas de precios. La influencia de los precios en el reparto modal de los tráficos es muy variable, en función de la intermodalidad de cada tráfico y de la propia cautividad de los usuarios o clientes y, en definitiva, de la elasticidad precio-demanda.

La política tarifaria que vamos a desarrollar ha de estar basada, en primer lugar, en los costes de producción. Ello obliga a procurar, como objetivo general, una armonización de las condiciones de explotación de los diferentes modos, de forma que la totalidad de los costes sea repercutida en la unidad de producción final. Hay que hacer una especial referencia a los costes de infraestructura que, por ejemplo, incorpora el ferrocarril en su cuenta de resultados, mientras en la carretera no se repercuten en las cuentas de explotación de los transportes, salvo en el caso específico de utilización de autopistas de peaje.

La evolución en los últimos años muestra cómo mientras la carretera ha mantenido, tanto en viajeros como en

mercancías, una evolución similar en sus tarifas al índice de precios al consumo, la aviación ha crecido por encima de este índice y el ferrocarril, salvo en los últimos años, por debajo del mismo. En el futuro, las líneas maestras de la política tarifaria responderán a un diseño, que en el transporte de mercancías incluirá el progresivo saneamiento del sector de la carretera como consecuencia de las normas a aplicar, así como por el efecto producido por la mayor fuerza de la inspección, que permitirán, de cara al futuro inmediato, la flexibilización progresiva de las condiciones de competencia. Este proceso vendrá apoyado, además, por la nueva normativa de acceso a la profesión de transportistas que, al requerir una capacitación profesional adecuada, tendrá como consecuencia una más correcta aplicación del factor coste en la definición de los precios ofrecidos a los clientes.

En viajeros, los incrementos tarifarios no pueden ser indiscriminados. En general, debe tenderse a que las tarifas cubran los costes de explotación, y únicamente deben admitirse tarifas inferiores cuando existan motivos suficientes de la política social o la política de transportes que lo justifiquen. En estos casos deben establecerse los mecanismos compensatorios adecuados para que no sean las empresas las que terminen subvencionando este tipo de tarifas.

Estos criterios están incluidos en el proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y trataremos de incorporarlos a todo el sector de transportes. Así, debe tenderse a que las tarifas de los servicios de calidad cubran la totalidad de los costes. Me refiero con ello a la aviación y a los servicios interurbanos de alto nivel, coches-cama y primera clase en servicios diurnos de ferrocarriles. En los servicios ferroviarios de otra calidad, y en los servicios regionales de cercanías y urbanos, las tarifas podrán ser inferiores, en la medida que los servicios constituyan un servicio público para las poblaciones afectadas.

La situación, al iniciar esta segunda legislatura en el sector del transporte por carretera, es, indudablemente, mejor que la de hace cuatro años. Durante este período de tiempo la política de contingentación cero ha tenido una clara incidencia en la situación de este mercado, al corregirse la oferta de transporte de mercancías que presentaba importantes excesos y mejorar, consecuentemente, la situación económica del sector. A ello ha contribuido la mayor fortaleza de la inspección y el clima de eficaz colaboración con el sector a través de sus diversas asociaciones.

Sin que pueda decirse que los excesos de oferta, a los que antes me he referido, hayan desaparecido por completo, sí podemos asegurar que la actual situación de mayor equilibrio entre oferta y demanda permite establecer, de cara al futuro, un clima de mayor liberalización acorde con la política económica y con las propias expectativas de los restantes países de la Europa comunitaria. Esa mayor liberalización deberá producirse de forma paulatina y prudente. Y en aspectos más importantes, desde el punto de vista normativo para los cuatro años próximos, será el desarrollo reglamentario en la aprobación y ulte-

rior desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, proyecto recientemente remitido por el Gobierno al Parlamento y que confío que pueda ser aprobado en breve plazo.

Como quiera que a lo largo de la tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres podrán SS. SS. profundizar en su contenido, no me ha parecido necesario por mi parte una exposición sobre el mismo en esta comparecencia.

Seguiremos prestando gran atención durante esta legislatura a las tareas de inspección con el objetivo de disminuir, en la medida de lo posible, las prácticas desleales que tanto perjudican a los transportistas, tales como el envilecimiento de precios, el exceso de carga por eje, la utilización indebida de autorizaciones, etcétera. En esta misma línea se culminará el proceso de implantación de la declaración de portes. En su conjunto, y de acuerdo también con el espíritu de la LOTT, principio constitucionalmente reconocido de la unidad de mercado, consideramos el transporte como un sistema común con las competencias autonómicas reconocidas en nuestro ordenamiento jurídico. Para el desarrollo de este importante principio mantendremos, y trataremos de mantener, un clima de eficaz colaboración con las comunidades autónomas, de acuerdo con los mecanismos recogidos en el propio proyecto de ley, y, sobre todo, manteniendo nuestra voluntad política para el establecimiento de ese clima de entendimiento. Igualmente, me parece fundamental mantener el nivel de concertación con las asociaciones representativas de los transportistas.

La política de ayudas a la renovación de flota, junto con el mayor saneamiento del sector, al que antes he hecho referencia, han permitido en el último año incrementar las ventas de vehículos empresariales, confirmando así la validez de la política seguida. Por este motivo es mi intención seguir profundizando en el establecimiento de ayudas a la renovación de flota básicamente mediante el apoyo a las sociedades de garantía recíproca, así como el establecimiento de ayudas financieras subvencionadas por el propio Ministerio.

En relación con el ferrocarril, concebimos este modo de transporte de cara al futuro como un modo especializado; modo especializado que debe concentrar su actividad en aquellos tráficos en los cuales resulte competitivo y eficaz, superando así el concepto de un ferrocarril entendido como el modo principal, tal y como se contemplaba en la anterior Ley de Ordenación de los Transportes de 1947.

El ferrocarril debe orientar su producción a los tráficos que tengan importancia cuantitativa, ya que los tráficos débiles, los costes de operación del ferrocarril, le colocan en una situación desfavorable frente a la carretera, que se adapta mucho mejor a estas necesidades. Así, el ferrocarril debe especializarse en los tráficos de grandes flujos de mercancías a grandes distancias, en los tráficos interurbanos de viajeros, en los corredores más poblados de nuestra geografía, en competencia con la aviación y con la carretera, y en los tráficos de cercanías de las grandes ciudades donde el ferrocarril es el modo ideal para resol-

ver las grandes puntas generadas dada su gran capacidad de transporte.

Este diseño del ferrocarril es el que, en líneas generales, se recoge en el plan del transporte ferroviario, cuyo avance será presentado en breve plazo.

En el plan del transporte ferroviario se diseñan las infraestructuras ferroviarias del año 2000, definiéndose el volumen de inversión y el nivel de calidad que debe exigirse para que el transporte ferroviario sea realmente competitivo con los restantes modos de transporte, que ha incorporado probablemente y con mayor facilidad las mejoras tecnológicas que la industria fabricante de material móvil ha producido dada su mayor flexibilidad y su mejor situación económica. Pero el plan del transporte ferroviario es igualmente un plan en el que, además de ese diseño de las infraestructuras, se asume un modelo de gestión de los ferrocarriles basado en un incremento notable de la productividad interna, de los recursos humanos y materiales y en una mejora de la acción comercial de la RENFE orientada a la captación de nuevos clientes mediante una adecuada diversificación de la oferta.

Este plan a largo plazo debe ser complementado con unos compromisos a medio y a corto plazo que permitan delimitar con toda concreción los objetivos que deben cumplir la empresa ferroviaria y los medios económicos y materiales con los que el Estado va a dotarla para el cumplimiento de estos objetivos. Esta concreción se dará mediante el contrato-programa Estado-RENFE, que deberá ser acordado para el período 1987-1990. Estos objetivos deberán concretarse a un nivel mucho más detallado en los presupuestos anuales de RENFE y convertidos en objetivos operativos en un plan de empresa que debe ser desarrollado por la propia red de ferrocarriles.

No quisiera terminar esta referencia, necesariamente breve, a nuestros ferrocarriles sin mencionar el enorme esfuerzo que ya se ha realizado para mejorar su situación en el mercado. Durante el año 1986 se ha conseguido que nuestros ferrocarriles superaran la barrera de los 140 kilómetros por hora, establecida hace más de veinte años, circulándose ya a 160 kilómetros/hora e iniciándose experimentalmente el camino de los 200 kilómetros/hora, que queremos alcanzar en un plazo razonable.

El transporte marítimo, además de ser el vehículo fundamental de nuestro comercio exterior al asegurar más del 90 por ciento de todos los intercambios comerciales con terceros países, desempeña en el interior una función vital al garantizar las relaciones con los territorios nacionales no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla), que el Estado considera servicios de interés nacional, haciendo así efectivo el principio de solidaridad con el hecho insular que nuestra Constitución contempla.

Pues bien, en el contexto de la política general de transportes y de los principios que he enunciado, la política marítima en la presente legislatura va a estar orientada hacia los siguientes objetivos. En primer lugar, desarrollar el plan de flota y especialmente aquellos aspectos destinados a paliar los graves efectos que la crisis del mercado de fletes está teniendo en nuestra flota mercante; modernizar la flota y liberalizar el mercado de sus prin-

cipales «inputs» para hacerla más competitiva y ofrecer una mayor vigilancia sobre las prácticas comerciales desleales de otros pabellones.

En materia de seguridad y salvamento marítimo ya se está haciendo un esfuerzo importante para dotar de más medios: remolcadores, torres de control, refuerzo de inspecciones preventivas y, además, es preciso continuar este tema en una doble dirección: lograr una mayor coordinación de todos los medios y efectivos disponibles con el fin de dotar de una mayor agilidad y eficacia a estos instrumentos e integrar plenamente en los proyectos que en este sentido se están desarrollando por la CEE —Programa COST-31—, aun cuando en la actualidad España ya está trabajando codo con codo con los restantes países miembros de la Comunidad Económica Europea en el establecimiento de un control de las operaciones marítimas en el Mediterráneo.

No deben olvidarse las implicaciones tecnológicas que estos programas tienen y, por tanto, la necesidad de implicar a la industria nacional en los mismos, máxime con la inminente entrada en funcionamiento del futuro sistema mundial de socorro y seguridad marítimas.

La lucha contra la contaminación y protección del mar es otro aspecto importante de la política de mi Departamento. La creciente preocupación mundial por los graves efectos que tienen las catástrofes marinas sobre la ecología de este medio debe ir acompañada por una vigilancia cada vez más estrecha de las operaciones que realizan los buques frente a nuestras costas y en nuestros puertos. Es evidente que en esta tarea habrá que trabajar en estrecha coordinación con todas las autoridades portuarias para una mayor y eficaz aplicación de los recursos disponibles.

La mejora en la formación profesional y el reciclaje de las tripulaciones es otro objetivo importante de esta etapa para contribuir a la mayor competitividad de nuestros buques y a la introducción en ella de las innovaciones tecnológicas que en los últimos años han revolucionado la maniobra y manipulación de carga en el mundo.

En colaboración con el Ministerio de Trabajo, y aplicando los recursos procedentes del Fondo Social Europeo, se desarrollan, de acuerdo con las necesidades contratadas con las empresas y organizaciones sindicales, programas específicos en esta dirección.

Dentro de la política y objetivos generales del área del transporte aéreo de mi Departamento, nos vamos a enfrentar en este período con una serie de retos importantes que, sin duda, van a transformar profundamente su fisonomía, tal y como hoy la conocemos, en los próximos años. Pero antes de entrar con mayor detalle en la explicación de los objetivos que nos hemos marcado, quisiera hacer un rápido repaso sobre algunos datos que resumen la importancia que tiene este servicio en nuestro país. En el primer semestre de este año el tráfico de aeronaves que operaron en los aeropuertos españoles ascendió en cifras redondas a 260.000, con un crecimiento sobre el mismo período del año anterior del 3,8 por ciento. Estos datos, juntamente con el tráfico de pasajeros, que fue de 24,6 millones en igual período, confirman una recuperación de los mercados de los transportes aéreos.

No obstante, este comportamiento no fue homogéneo en todos los segmentos. Así, el tráfico interior de pasajeros —que, como SS. SS. saben, se presta mayoritariamente en régimen de servicios regulares— creció un 3,6 por ciento, en tanto que el tráfico internacional —cuyo componente más importante es el «charter»— lo hizo en un 11,3 por ciento. Sin duda, la recuperación de los mercados turísticos este año ha sido el factor fundamental que implica este mejor comportamiento.

En este contexto, los ejes de la política de transporte aéreo para los próximos años van a centrar su atención en cuatro aspectos. Primero, completar y actualizar la ordenación de los diferentes mercados. España, por sus características geográficas, tiene un importante mercado doméstico que la diferencia de otros países europeos. En estos seis meses, en los seis primeros meses del año, el 43 por ciento de los pasajeros que utilizaron el avión en sus desplazamientos lo hizo en enlaces interiores.

Aspectos importantes de esta ordenación son la regulación de los vuelos regionales, también llamados de tercer nivel, y la actualización de la normativa que ordena el tráfico doméstico desde la Ley de Navegación de 1960. Los criterios lógicos a seguir en el desarrollo de estas políticas no son distintos a los generales, ya enunciados, para todo el sistema global de transportes del país: la coordinación multimodal, el estímulo de la eficiencia y competitividad entre las empresas y una mejora en la calidad del servicio.

El segundo segmento a ordenar es el de los servicios no regulares, esto es, los servicios de la serie «charter». Esta modalidad representa en España el 41 por ciento del tráfico total, debido básicamente a su conexión con la demanda turística. Y, hasta ahora, el sistema vigente convierte a nuestro país en un caso único en Europa. La ordenación de este mercado debe atender a los criterios generales de liberalización que propone la Comunidad Económica Europea, pero evitando que se produzcan situaciones que puedan perjudicar los intereses de nuestras compañías aéreas, procurando, asimismo, una nítida separación entre lo que son servicios no regulares de lo que es un tráfico regular encubierto.

Segundo la mejora permanente en los sistemas de seguridad es un objetivo permanente y prioritario en este modo de transporte. Los planes en marcha que se llevan desde nuestro departamento —SACTA y Aeropuertos—, nos permiten decir que todo el sistema de seguridad cumple con las normas que la OACI establece para este tipo de complejas y costosas instalaciones. Quiero aquí reseñar un aspecto que a veces se olvida, y es el importante papel que el sector público tiene en el estímulo de esta actividad, estrechamente ligada con los sectores y actividades de tecnologías avanzadas de nuestra industria nacional.

Tercero, la política de infraestructura del transporte aéreo contempla tres aspectos diferentes y a la vez relacionados entre sí: la red de aeropuertos nacionales, que explota el organismo autónomo de Aeropuertos Nacionales, el sistema de navegación aérea, que ordena la circulación

de las aeronaves en el espacio aéreo nacional, y la gestión y explotación de estas infraestructuras.

El sistema aeroportuario español está formado por un total de 36 aeropuertos abiertos al tráfico civil y plenamente operativos. En el plano de la seguridad, y tras el esfuerzo inversor desarrollado en la pasada legislatura, todas estas instalaciones cumplen holgadamente las normas internacionales en la materia.

Los datos de la utilización de estas instalaciones son expresión de la compleja problemática que plantea la gestión eficaz. Así, en 1985, más de 50 millones de pasajeros pasaron por los aeropuertos españoles. Pues bien, de esta cifra, el 90 por ciento corresponde a un grupo de 12 aeropuertos y el 10 por ciento a los 24 restantes. Es decir, existe una gran concentración de tráfico en un reducido número de instalaciones que, además, operan con una fuerte estacionalidad debido a la importancia que, como ya he dicho, tiene el tráfico «charter».

Estos aspectos están siendo estudiados en la actualidad dentro de los trabajos de redacción del plan de aeropuertos con el que se pretende optimizar el uso de las instalaciones, mejorar su funcionalidad y operatividad y ajustarla a las necesidades de la demanda de tráfico.

Sistemas de ayudas a la navegación aérea. En relación a ese tipo de infraestructuras quiero subrayar que, como en el caso de los aeropuertos, han sido los objetivos de seguridad los que han merecido la atención prioritaria en la asignación de las inversiones. Solamente en estos cuatro últimos años se invirtieron más de 23.000 millones de pesetas en el perfeccionamiento del sistema de circulación aérea. Sobre el plan SACTA, al que ya he hecho referencia anteriormente, sólo quiero señalar que seguirá desarrollándose, prolongándose la segunda fase en 1987 y cubriéndose los objetivos que se habían marcado.

Dentro de este apartado, una breve referencia al campo de las comunicaciones aeronáuticas, en el que ya se ha terminado de instalar el centro de comunicación digital de red común de intercambio de datos, con lo cual se podrá establecer una red de comunicaciones de alto nivel y conexiones con la red de Iberpac. Se ha completado también la red fija de telecomunicaciones aeronáuticas, AFTN, y se han instalado los equipos de información meteorológica en los aeropuertos de mayor densidad de tráfico. En este campo se está trabajando en colaboración con la Agencia Europea del Espacio en dos proyectos de telecomunicaciones vía satélite con aplicación directa a la navegación aérea: el PROSAT para la experimentación de las comunicaciones y control de tráfico mediante satélites «Marex» y equipos terminales móviles, y el NAVSAT, ocupado en el desarrollo de un prototipo de sistemas para la determinación de la posición y velocidad de las aeronaves mediante una constelación de satélites artificiales.

Mejora en la gestión y explotación de la infraestructura de transporte. Este es un campo al que mi Departamento va a dedicar una especial atención en la presente legislatura. Si analizamos los resultados de explotación del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, podemos ver cómo su saldo positivo de 1.151 millones en 1982,

pasó a más de 8.300 millones en 1985, con un incremento del 95 por ciento, a pesar de que las tasas aeroportuarias sólo han crecido durante este período en un 14 por ciento. Se han hecho importantes esfuerzos en la mecanización de la gestión interna y en la puesta en marcha de un plan informático de aviación civil y aeropuertos nacionales.

El gran reto que tienen planteados los aeropuertos es la mejora de la calidad del servicio a los usuarios y ello constituye el objetivo central de los próximos años. Dicha mejora debe alcanzarse por una doble vía: de un lado a través de una mejor información y atención al pasajero, en su paso por las instalaciones, procurando en todo momento facilitar y hacer más cómodas las operaciones, acortando los períodos de espera. De otro, diversificando la oferta de servicios existentes dentro de las instalaciones, con el fin de hacer más confortables las esperas y los tránsitos. Con ello se pretende introducir nuevos criterios en la ordenación de los espacios destinados a servicios en las terminales, una mayor racionalidad en la selección de éstos y en su gestión y, finalmente, una mayor competitividad que redunde en beneficio del pasajero. Lógicamente, estas cuestiones, juntamente con las relativas a la operatividad de las instalaciones, forman parte del contenido del plan de aeropuertos en concurso de redacción.

La actuación del Ministerio en el ámbito de la meteorología, tras el importante esfuerzo de inversión en la adquisición de equipos de elevada tecnología efectuado durante la pasada legislatura, se va a concentrar en lograr la puesta en servicio, con el máximo de eficiencia, de tales equipos. Para ello, va a ser necesario acometer durante los próximos años una reestructuración del Instituto Nacional de Meteorología que permita alcanzar una calidad de servicio comparable a los países de nuestro entorno socio-económico. Ello no sólo es necesario, sino que es perfectamente posible desde la situación en que se encuentra el Instituto Nacional de Meteorología. La modernización y perfeccionamiento de los servicios de meteorología y predicción, sólo puede llevarse a cabo, con el grado de eficacia y calidad necesarias, mediante centros operativos dotados de potentes medios técnicos.

Dado que el soporte informático y de telecomunicaciones está en la práctica centralizado y se trata de unidades de muy elevado coste, la única posibilidad de uso regional o local es la existencia de enlaces punto a punto de alta velocidad que permitan a las unidades periféricas trabajar en tiempo real. No es posible, por razones técnicas y económicas, dotar de este tipo de enlace a todas y cada una de las oficinas meteorológicas y centros de predicción.

A título de ejemplo se ha de señalar que el coste de adquisición de los equipos supera la cifra de cien millones de pesetas por unidad y el alquiler de línea en la Península, el montante de los 3,6 millones de pesetas año. Considerando que actualmente el conjunto de las oficinas y centros meteorológicos regionales superan más de cincuenta puntos a atender, se entiende que la cifra de inversiones y coste de mantenimiento alcanzaría una magnitud desproporcionada.

La solución que permite la modernización del servicio meteorológico es la adoptada por los países avanzados, consistente en un centro nacional dotado de la suficiente potencia informática y una serie de centros regionales funcionando en régimen continuo, unidos mediante los enlaces indicados al centro nacional, de modo que puedan usar en tiempo real los datos generados por el sistema informático central procedentes de los sistemas de observación remota: satélites de alta resolución, estaciones automáticas, red de radares, etcétera. Este sistema, que se concreta en los grupos de predicción y vigilancia, asume las responsabilidades en materia de predicción a nivel regional realizando, entre otras, las tareas que actualmente llevan a cabo las oficinas meteorológicas ubicadas en aeropuertos y bases aéreas, quedando éstas, por tanto, limitadas a las tareas de observación y de difusión de la información.

Siendo éste el esquema que a grandes rasgos define la orientación que deberá seguir la próxima reestructuración del Instituto Nacional de Meteorología, ello implicará, por otra parte, una ampliación del actual abanico de servicios que viene prestando la meteorología.

Paso a la descripción y al análisis del sector de las comunicaciones. En nuestro país, el sector de servicios de comunicaciones tiene una participación directa en la economía nacional de aproximadamente un 2 por ciento del producto interior bruto. El empleo directo, Industria más Servicios, es de 190.000 trabajadores, lo que supone, como decía al principio, el 1,82 por ciento de la población ocupada y con clara tendencia a la creación neta de puestos de trabajo. Más que la importancia numérica en sí hay que resaltar la alta cualificación del empleo que este sector conlleva, que lo convierte en decisivo a la hora de prepararse para generar la riqueza tecnológica que nuestro país ya está demandando. Además de la participación directa del sector en la economía nacional, debe destacarse la importancia de las telecomunicaciones en el propio desarrollo del país, como un elemento de calidad de vida básico y en especial en el tejido industrial y empresarial como instrumento imprescindible para la competitividad y modernización de todos los sectores económicos de la sociedad.

De la importancia de las inversiones en telecomunicaciones que hoy en día se están llevando a cabo y que se incrementarán espectacularmente en un futuro inmediato, nos podemos apercebir analizando, por ejemplo, el gasto por empleado que a este efecto dedican los distintos sectores en la actividad económica. Así, y como un ejemplo singular, el sector de Banca y Seguros, uno de los más dinámicos e innovadores en este área, destinaba ya en 1984 una media de 66.000 pesetas por empleado en servicios de transmisión de datos. Por ello, nos trazamos un programa basado en la configuración de las comunicaciones como área de futuro que incide cada día más en las diferentes esferas de la actividad económica.

Otro principio a aplicar es el basado en que las estrategias nacionales aisladas en esta materia no tienen futuro en Europa, ya que no pueden sustentarse sobre mercados de alcance nacional. Competir con los dos grandes del

mundo, Japón y Estados Unidos de América, supone montar estrategias de carácter comunitario. En este sentido, la Comunidad Económica Europea ha hecho progresos sustanciales en la elaboración de un enfoque europeo común en materia de telecomunicaciones, tanto en el sector Servicios como en el de la Industria. Ejemplo de esta política son las actuaciones referentes al programa RACE, estandarización de equipos y sistemas, RDSI, programa «Star», etcétera.

En relación con actividades en materia de telecomunicación, mi Departamento se ha trazado el objetivo de actualizar y adecuar la normativa que rige toda la actuación del sector. La nueva ley que nos proponemos elaborar debe abordar seriamente y con visión de futuro la problemática del sector, permitiendo su crecimiento y progresiva liberalización, garantizando la implantación paulatina y la extensión de los servicios que demanda la sociedad. La Administración debe ser el árbitro eficaz que impida los desfases de acceso a tecnologías y servicios de los diversos pueblos y comunidades del Estado español. Además, debe coordinar los distintos esfuerzos públicos y privados que se realizan para acceder a los nuevos servicios de la forma más racional y armónica posible, evitando inversiones duplicadas y estimulando las prestaciones innovadoras. En esta línea de actuación se dirigen nuestros esfuerzos.

En lo que se refiere a la actividad de la Compañía Telefónica Nacional de España, se plantea la concertación de un nuevo plan cuatrienal de inversiones, que debe lograr la expansión y modernización de la red hasta niveles homologables con el resto de los países comunitarios. Vamos a ser especialmente sensibles hacia los parámetros de densidad telefónica, de extensión del servicio al medio rural, haciendo efectivo el Real Decreto 2248/84, de 28 de noviembre, y de modernización de la red y desarrollo de los nuevos servicios. En esta línea esperamos que continúe la positiva actuación desarrollada por la Compañía Telefónica Nacional de España en los últimos cuatro años.

En los próximos años el Estado va a acometer una importante inversión de acuerdo con los programas comunitarios, a través de los fondos FEDER de ayuda regional. Hoy en día, dichos fondos se están destinando en Europa en un 30 por ciento al desarrollo de comunicaciones, y próximamente se va a plasmar un programa concreto de actuaciones en el área de las telecomunicaciones. La incorporación de nuestro país a la Comunidad Europea hace posible nuestra participación en el programa «Star», destinado a la mejora de las infraestructuras de telecomunicaciones en las regiones menos desarrolladas mediante el uso de las nuevas tecnologías. Confiamos en que el reglamento general del «Star» se producirá antes del próximo mes de diciembre de este mismo año, lo cual permitirá, de acuerdo con dicho reglamento, que el primer semestre del año próximo podamos establecer nuestros propios reglamentos de actuación española a cinco años.

Deseo avanzarles, sin embargo, que las cifras de contribución comunitaria total se elevan hasta 790 millones de ecus, de los cuales se reserva para España un 27 por ciento del total, para lo cual se comprometerá un gasto

público de hasta 380 millones de ecus en los próximos cinco años.

El programa «Star» prevé una serie de actuaciones en mejora y creación de infraestructuras, acompañadas de una serie de acciones de fomento precisas para promover la introducción de las telecomunicaciones avanzadas.

En el capítulo de inversiones de infraestructura iniciaremos tres grandes bloques de proyectos: Primero, sistemas rurales digitales, con el objetivo de extensión de los servicios, actuación que completará los planes propios de Telefónica y dará un nuevo impulso a la telefonía rural. En segundo lugar, la red digital de radioenlaces de la red télex, con lo que completaremos la malla de infraestructuras de esta red, acelerando su continuo crecimiento en los últimos años y mejorando los índices de penetración de este servicio tan básico. En tercer lugar, dotación de laboratorios de la Dirección General de Telecomunicaciones para homologación de material de telecomunicación. Con ello independizaremos el proceso de homologación del prestatario del servicio, tal y como viene reclamando repetidamente el sector.

En el capítulo de inversiones, en el área de fomento, se destinará la dotación presupuestaria a programas de promoción de servicios y nuevas tecnologías, así como a estudios de viabilidad. Debemos destacar, entre ellos, los planes de viabilidad de parques tecnológicos en zonas de urgente reindustrialización y el estudio de viabilidad de nuevos servicios en regiones menos desarrolladas y su incidencia en el desarrollo económico y en la potenciación de las pequeñas y medianas empresas.

Otra de las labores relevantes de mi Departamento en el área de telecomunicaciones, se centra en el control del espectro radioeléctrico. Las diversas emisiones radioeléctricas que realizan servicios de telecomunicación comparten un medio de transmisión común que, desafortunadamente, presenta limitaciones de capacidad y se encuentra regulado por una cuidadosa reglamentación técnica sometida a convenios internacionales.

Los servicios de radiocomunicación implican tanto a los servicios esenciales de vigilancia y salvamento, a los de alerta (vigilancia y protección), a los medios de comunicación social (radiodifusión y televisión) como a los meros servicios de esparcimiento, radioaficionados, por ejemplo.

Existe una reglamentación que sirve de salvaguardia para el correcto funcionamiento de todos ellos y la Administración se constituye en garante de que todos se atengan a la norma. Para ejercitar sus funciones dispondrá de los medios de detección, medición y control adecuados para comprobar la situación del espectro y ejercitar una adecuada política de ordenación del mismo. Para ello, mi Departamento está poniendo en marcha una red nacional de comprobación técnica de emisiones radioeléctricas y, complementariamente, está elaborando sendos decretos de ordenación de las ondas radiofónicas. El primero de ellos, el de ondas medias, de próxima aparición, atiende a las necesidades de los distintos radiodifusores públicos y privados y proporcionará una mejor redistribución de las frecuencias, potencias y características de emisión de

todas las emisoras nacionales que se sitúan en esta banda.

Con esta ordenación se saturan prácticamente las posibilidades de crecimiento de emisoras de onda media. El decreto de ordenación de la frecuencia modulada permitirá acomodar nuestras emisoras al Convenio Internacional de Ginebra, que entrará en vigor el día 1 de julio de 1987.

La red nacional de comprobación técnica de emisiones está concluyendo en su primera fase y consta de una serie de estaciones fijas y móviles con las que se controlará el espectro radioeléctrico español.

El Servicio de Correos viene registrando desde 1982 un proceso de innovación tecnológica de gran envergadura, que puede sintetizarse en la implantación de una red de centros de clasificación automática de la correspondencia y en la investigación y desarrollo a través del CEDETI y por acuerdos entre mi Departamento y el de Industria de equipos de tecnología propia para tratamiento de la correspondencia.

Tenemos previsto para 1988 la finalización del Plan Nacional de Automatización Postal, en el que la red y los equipos serán operativos a plena eficacia. Para ello, estamos invirtiendo 7.000 millones de pesetas al año en modernización de equipos locales y mecanización de los servicios. Los primeros frutos se observan en el incremento de tráfico y la mejora de calidad del servicio.

La calidad del servicio se mide por parámetros comparables en todos los países miembros de la Unión Postal Universal y sitúa nuestro porcentaje de error, de la manipulación y transporte, en un 8 por ciento, habiéndose rebajado en cinco puntos el año pasado. Esta mejora se debe, sin duda, a la introducción de la mecanización y a la cooperación que prestan los funcionarios de Correos.

Nuestras cifras de calidad son comparables ya, en 1985, a las presentadas por países como Alemania, Inglaterra y Francia. Debemos alcanzar, al final del Plan de Automatización, una calidad próxima al 96 por ciento. Asimismo, se ha implantado un modelo único de escrito de reclamación, que se encuentra ya a disposición del público en las 13.000 oficinas urbanas y rurales de Correos de España. Todas las quejas del usuario van a tener contestación, desde la Dirección General, en un plazo de entre siete y diez días.

En cuanto a los servicios de correo de transporte electrónico, por medios de telecomunicación, un servicio como el télex sigue un ritmo de crecimiento del 9 por ciento anual, muy superior al europeo y el nuevo servicio de telefax entre centros de correspondencia pública. El denominado «burofax» sigue su fase de introducción, estando disponible a fin de año en todas las capitales de provincia y en 15 municipios importantes.

Para completar estos servicios de correo electrónico, tenemos avanzado un estudio de viabilidad de introducción de servicios de correo de edición electrónica destinado a captar tráfico de grandes usuarios del sector de negocios. En función de sus resultados decidiremos el ritmo de implantación de este nuevo servicio.

Para poder dar una visión global de los servicios postales, es necesario mencionar la evolución de la Caja Pos-

tal de Ahorros, la cual es la encargada de llevar a cabo los servicios financieros del correo.

El mejor método para observar la evolución de una entidad financiera es hacer un breve repaso a las cifras, en las cuales se puede observar claramente el hecho de que se da prioridad a la rentabilidad en la Caja Postal y no al crecimiento del «ranking» de pasivos.

En 1982, los recursos generados brutos —beneficio antes de saneamientos— fueron 8.204 millones. En 1985, este epígrafe reflejaba 16.270 millones, lo que representa un incremento del 98,3 por ciento y un interanual del 32,7 por ciento. La rentabilidad sobre activos totales medios, antes de saneamiento, era, en 1982, del 2,89 por ciento y pasó en 1985 al 3,35 por ciento. Los recursos ajenos, mientras tanto, pasaban de 298.000 millones en 1982 a 453.000 millones en 1985, que representa un incremento del 51,8 por ciento y un interanual del 17,2 por ciento, observándose claramente la prioridad a la rentabilidad y no al crecimiento.

Si antes he mencionado la rentabilidad eligiendo la posición antes de saneamiento, esto viene dado por el hecho de la prioridad que también se ha dado al saneamiento y a la consolidación financiera de la entidad. De esta manera podemos observar que en toda la historia de la Caja Postal se habían realizado hasta 1982 solamente 4.248 millones de saneamientos de situaciones crediticias y, desde 1982 a 1985, la acumulación de saneamientos crediticios ascendió a 21.385 millones. Evidentemente, este proceso ha hecho que los recursos propios, es decir, la solvencia patrimonial de la entidad, que en 1982 gráficamente reflejaba la cifra de 7.201 millones, tres años más tarde, es decir, en 1985, los recursos propios ascendían a 21.983 millones, que significa un crecimiento del 205,3 por ciento y un ritmo interanual del 68,4 por ciento.

Todo lo anterior, de lo que se destaca el esfuerzo organizativo y financiero realizado en este período, se ha llevado a cabo creando, en dos años, 605 nuevos puestos de trabajo y saneando y organizando la entidad, de tal manera que ésta, al cierre de 1985, recibe un informe limpio de la auditoría, como se puede ver en la memoria de este año.

Como parte final de esta exposición sobre la Caja Postal de Ahorros y debido a las fechas en que nos encontramos, es necesario dar unas breves pinceladas sobre la evolución del ejercicio de 1986.

La entidad se encuentra situada en el medio billón de pesetas como cifra de recursos ajenos y las previsiones de cierre de beneficios entre un incremento del beneficio, antes de saneamientos, de un 19,5 por ciento a un 22,4, sobre el cierre del año anterior, cifras muy positivas y muy por encima de la media del sector, a pesar del gran esfuerzo que supone soportar los costes de implantación, de lo que podríamos llamar la introducción de una cultura informática en esta entidad, la cual partía hace tres años prácticamente de cero en este campo.

Por dar algunos datos, el cien por cien de las sucursales de la Caja Postal se encuentran totalmente informatizadas. Todas las sucursales, y las 500 que estarán en breve en funcionamiento, tendrán cajeros automáticos y es-

tos cajeros operarán directamente con tarjetas por libretas de ahorro. Se ha procedido a un plan, integrado en el plan informático global, de instalaciones de computadores personales en todas las sucursales, y ligado, por supuesto, a la introducción, ya prácticamente terminada, de la mecanización distribuida en los servicios centrales, de tal manera que, como pueden ver SS. SS., el objetivo final es tener una institución financiera que hace un modelo de banca con un soporte totalmente inmerso en lo que se ha dado por llamar las nuevas tecnologías.

El área de turismo —tercer área de mi Departamento— plantea en este año un excelente resultado. En 1985 se recibieron 43,2 millones de visitantes, en tanto que en el presente año se espera alcanzar la cifra de 46 millones. Un 8 por ciento de incremento es suficientemente expresivo en sí mismo. Es igualmente significativa la cifra de los ingresos. Desde la cifra de 1985, de 8,5 miles de millones de dólares, se estima en 11,4 la cifra en 1986, lo que supone un aumento del 39,88 en recaudación en dólares del año pasado a éste. De ambas cifras se concluye el crecimiento del ingreso por persona, que ha sido del 3,5, indicativo de la mayor calidad de nuestro turismo.

Las acciones del Ministerio en el área de turismo van en tres direcciones: el conocimiento y análisis de los datos de la realidad, características de la demanda, situación de la oferta; la promoción, fundamentalmente, en los países de los que procede la gran parte de nuestros visitantes y, a la vez, promoción de apertura y consolidación de nuestra oferta en otros países capaces de generar una corriente turística de alta calidad, y, en tercer lugar, la presencia en nuestra oferta a través de la red de paradores de turismo y a la ayuda a la iniciativa privada, básicamente orientada a la mejora de la calidad de las instalaciones hoteleras.

En este último punto debe destacarse la incorporación a la red de paradores de tres establecimientos: el Hostal de los Reyes Católicos, el Hostal de San Marcos y La Muralla, cuyas excepcionales características son sobradamente conocidas. Para la red ha supuesto un incremento de 881 plazas en el conjunto de su oferta, a la vez que un esfuerzo de asimilación para homogeneizar las características de la red, que llevará incluida una inversión del orden de 200 millones de pesetas destinados exclusivamente a estos centros.

Debe recordarse, en relación con los paradores, que la red de paradores empezó a obtener en 1985 resultados de explotación positivos, partiendo, en 1982, de unas pérdidas de 840 millones de pesetas. Desde otro punto de vista, el crédito turístico se ha elevado a 8.000 millones desde los 4.000 millones en que se establecía en 1982.

La política turística estatal se centra, fundamentalmente, en cuatro programas: modernización de la oferta, diversificación de la misma, promoción bajo nuevas formas publicitarias y mejora de los sistemas de información del sector. Con ello se pretende mantener la posición española en el sector en sus aspectos cualitativos, mejorar el rendimiento económico de las entradas y extender las actividades turísticas en el interior. En este sentido, juega un papel clave el incremento de la calidad, la potenciación

del llamado turismo cultural, la explotación no agresiva de los recursos naturales, la selección de actividades de alta generación de ventas —ferias, congresos, etcétera—, todo ello dentro de un esquema de colaboración entre los poderes públicos y entre éstos y las iniciativas particulares, tanto oferentes como usuarios.

Para lograr una mayor modernización de la oferta se proyecta precisar con la mayor exactitud las necesidades crediticias del sector, adecuar las consignaciones y condiciones para tener acceso al crédito turístico, primando la pequeña y la mediana empresa turística. A la vez, potenciando las enseñanzas turísticas para la formación de profesionales cualificados, y continuar la racionalización de la estructura y gestión de la red de paradores, dirigida a remodelaciones y ampliaciones, mejorando la calidad y, fundamentalmente, la relación calidad-precio.

No puede desconocerse que nuestra red de paradores produce una oferta turística de excelentes características que inciden en el desarrollo de la demanda turística de calidad y en la imagen española en el exterior.

La diversificación de la oferta se propone, a la vez, ir extendiendo la destacionalización, tarea en la que ya se ha avanzado de forma notable en los últimos años, extendiéndose la temporada a los meses de mayo, septiembre y octubre.

La promoción turística propiamente dicha se apoya en los planes de «marketing», que permiten un mejor conocimiento de los mercados de la oferta, de la estrategia global y mejora del sistema de asignación de recursos para la promoción, así como en la creación y desarrollo de los elementos que identifican la oferta española.

El programa general para 1986 tiene como objetivo fundamental mantener la posición de liderazgo español en los mercados europeos y potenciar el crecimiento en aquellos otros de alto nivel de desarrollo. El soporte básico de la acción son las campañas de publicidad, desarrollando las directrices estratégicas adaptadas a los diferentes mercados.

El plan de publicaciones y el plan de medios audiovisuales se orientan a presentar una oferta diversificada, motivar al viajero a conocer nuevas zonas, teniendo prevista la realización de documentales abordando puntos de vista diferentes de los tradicionales.

Por último, la mejora en la información turística se apoya en un mejor funcionamiento de los canales de información con las Comunidades Autónomas, tanto para la recepción de datos como para la difusión de los estudios y conclusiones que resultan del análisis de los datos y su tratamiento informático.

Quiero terminar, señor Presidente, refiriéndome a la política comunitaria de transportes. En estos diez meses, desde nuestra plena integración en la Comunidad Económica Europea, la presencia de España ha sido plenamente activa en la elaboración de una política común de transportes en un momento en que este sector ha recobrado el protagonismo en el seno de la Comunidad, con el objeto de que en 1992 se logre un mercado intercomunitario unificado.

En el ámbito de los transportes terrestres se pretende

alcanzar la máxima flexibilización. Esta ha de articularse progresivamente de modo que nuestros transportistas no sólo no sean lesionados por la apertura del mercado internacional, sino que se beneficien del mismo, consiguiéndose, como paso previo, la mejora en las condiciones del tránsito de mercancías, junto con el establecimiento de un contingente comunitario suficientemente amplio para satisfacer las necesidades de intercambio de todos los países miembros.

Dada la importancia del volumen del tráfico de pasajeros que recibe España, uno de nuestros objetivos en la Comunidad Económica Europea es la consecución de una mayor liberalización en el transporte terrestre de viajeros. En el transporte aéreo, la política comunitaria se orienta hacia una mayor flexibilidad en el reparto del tráfico total de pasajeros y en la aplicación de tarifas promocionales, liberalizándolas dentro de unos límites o zonas. La política se centra en dos frentes: capacidad-tarifas y acceso al mercado. Nuestro objetivo es lograr que la liberalización se lleve a cabo de modo paulatino, solidario y teniendo en cuenta las características particulares de cada país.

En relación con el tráfico «charter» propugnamos una política que recoja nuestros intereses turísticos ligados a la estructura de nuestro tráfico aéreo, dando prioridad a nuestras compañías «charter», siempre que reúnan las debidas garantías de calidad y competitividad.

Por último, respecto de la política comunitaria de transporte marítimo, nuestra posición es clara. El proceso de liberalización debe partir de una correcta definición de los beneficiarios de esta política. España considera que deben quedar exentos de la liberalización los servicios de cabotaje entre las Islas, Ceuta y Melilla y de éstos con el territorio peninsular, así como el transporte de determinadas mercancías calificadas como de importancia estratégica.

En coherencia con esta postura, en el orden interno, el Ministerio está llevando a cabo, mediante el desarrollo del Plan de Flota, la adopción de las medidas normativas necesarias para conseguir una política de transición progresiva hacia los objetivos señalados.

La política comunitaria de telecomunicaciones se plantea como objetivo la creación de un espacio común europeo de las telecomunicaciones y la tecnología de la información. En este sentido, se busca una ruptura de las barreras nacionales de normalización y el acceso a los mercados públicos de equipos y terminales. Para ello, se plantea una política de investigación y desarrollo común que se plasma en el programa RACE, específico de telecomunicaciones. España participa y coopera activamente en la elaboración de esta política comunitaria a través del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, incluso desde antes de nuestra plena integración en la Comunidad.

Nuestro país se encuentra plenamente identificado con los objetivos que se traza la Comunidad, aunque en su consecución mantenemos una postura que concuerda con los legítimos intereses de nuestro país. En cuanto a equipos y terminales, buscamos la implantación gradual de

las directivas y recomendaciones, para preparar a nuestra industria nacional a una situación de competencia externa.

En cuanto a nuevos servicios, pretendemos su introducción de forma combinada con los existentes, de manera que se integren las infraestructuras básicas y la aparición de estos servicios no ponga en crisis la prestación de los actuales.

La participación activa de mi Departamento en el ámbito internacional no se agota en la Comunidad Económica Europea. Así, España va a presidir la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, organización intergubernamental que agrupa a los responsables de transportes de diecinueve países europeos, además de Australia, Canadá, Estados Unidos y Japón, en calidad de países asociados. Esta organización, nacida en el seno de la OCDE, tiene como objetivos, entre otros, el desarrollo de grandes vías de comunicación, la prevención de accidentes, la uniformización de las reglas de circulación y la previsión del tráfico a largo plazo.

Asimismo, en materia de comunicaciones, mi Departamento mantiene una presencia muy activa en los distintos organismos de la Unión Internacional de las Telecomunicaciones y en la Conferencia Europea de Correos y Telecomunicaciones. Estos organismos elaboran las recomendaciones, que siguen todas las Administraciones, de comunicación e industria a nivel mundial. Además, armonizan el espectro de frecuencias radioeléctricas para evitar interferencias y para repartir las bandas de frecuencia en los términos que cada país tiene asignados.

Con esta exposición, señor Presidente, quiero dejar establecido lo que es el ámbito general de la actuación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la presente legislatura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Se suspende la sesión durante diez minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión.

¿Grupos que deseen intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Ramón Izquierdo.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Quiero agradecer al señor Ministro, en primer término, su comparecencia, lo que nos permite conocer en los comienzos de esta legislatura las líneas esenciales del tratamiento que van a recibir las cuestiones propias de su Ministerio a medio y largo plazo.

Dicho esto, quiero destacar que resulta muy difícil hacer una crítica constructiva de todo lo que hemos escuchado, en primer lugar por las limitaciones personales y, en segundo término, porque esos diez minutos que hemos tenido de reflexión son insuficientes, a mi juicio, por lo

menos en lo que se refiere a mi capacidad personal, para hacer un examen pormenorizado de todo lo que se nos ha dicho.

Pienso que la intervención del señor Ministro ha puesto de relieve la buena voluntad de su Departamento para perfeccionar aquellos defectos que se vienen observando y para conseguir un avance en una serie de materias difíciles de resolver. Esto es lo que yo destacaría de la intervención del señor Ministro así como el aspecto empírico de los planteamientos, que tampoco permiten entrar en un examen muy completo de las materias. Hay cuestiones difíciles de analizar a fondo, cual es esa exposición que se nos ha hecho del servicio de correos. Cualesquiera que sean los datos de que disponga el Ministerio, responderán a un estudio objetivo y completo de la situación.

Tengo que decirle al señor Ministro que me va a resultar muy difícil explicarle a mi vecino del quinto que el servicio de correos ha mejorado. A nivel popular no parece que exista esa opinión. Sería bueno que se contrastase esta opinión popular con los datos más científicos que el Ministerio pueda ofrecer. No se trata de entrar en la anécdota, sino de resaltar aquellos aspectos que más han cautivado mi atención, sobre todo teniendo en cuenta que debo utilizar poco tiempo y que van a verse otras opiniones mucho más autorizadas que la mía en la exposición de comentarios respecto del informe del señor Ministro.

Hay dos cuestiones en las que me voy a detener porque me parece que son importantes. En la exposición del señor Ministro he observado que se atendía de forma importante, sobre todo en lo que se refiere a la explotación del ferrocarril y al tráfico aéreo, al aspecto de la rentabilidad. Eso me parece que es bueno, conveniente y oportuno, pero puede conducirnos a consecuencias que no sean convenientes desde el punto de vista social. Cuando se nos ha dicho que se va a procurar que la red de ferrocarriles quede mejor estructurada en función de aquellas zonas que proporcionen riqueza, no puedo menos de pensar que podemos incurrir en una lamentable situación de hipertrofia o atrofia.

Si seguimos ese criterio ciegamente, si vamos a atender exclusivamente a aquellas zonas que producen rentabilidad en la red de ferrocarriles, podemos encontrarnos con que estamos provocando una desertización demográfica, y eso es grave porque atenta contra el principio de la solidaridad.

Me imagino que el señor Ministro atemperará un poco sus declaraciones o quizás aleje mi preocupación porque el criterio de la rentabilidad, en mi opinión, es muy peligroso. No basta con que atendamos a las clases sociales más necesitadas, con que paguen un precio político de billete en vagón de segunda. Este criterio de ir eliminando tramos de ferrocarril —que ya se ha producido en épocas muy recientes— provoca que determinadas poblaciones que eran pobres lo sean más porque van a perder una posibilidad de progreso en la medida en que pierden un medio de comunicación. No vale la idea de que esto lo puede suplir el transporte por carretera porque si el transporte por ferrocarril, que cumple una función atribuida

fundamentalmente a los poderes públicos, se detiene solamente en el criterio de rentabilidad, no vayamos a pensar que el transporte por carretera va a ser mucho más generoso, también atenderá —incluso con mayor acento— a ese criterio de rentabilidad.

Existe ese peligro y la realidad es que los hechos recientes nos demuestran que hay zonas que están sufriendo las consecuencias de haberse eliminado determinados tramos del servicio de ferrocarril.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que aunque la rentabilidad es importante, la promoción de riqueza también lo es. Pienso que la red de ferrocarriles —que es el caso concreto— no puede seguir a la riqueza de determinadas comarcas como la sombra sigue al cuerpo, sino todo lo contrario. Es función de los poderes del Estado procurar la promoción de riqueza y la obtención de niveles de bienestar para aquellas personas que no tienen ese avance en los índices de rentabilidad o de situación más ventajosa en términos socioeconómicos. Así nos encontramos con que aunque hay proyectos no sé si en la legislación que ahora se inicia se tendrá en cuenta la petición que hizo la Comunidad de Cantabria sobre el establecimiento de la red Cantabria-Mediterráneo, que es una aspiración y una necesidad. Tampoco sé si estará en los propósitos del Gobierno —y el señor Ministro, naturalmente— conseguir un acceso a la frontera francesa a través de Canfranc por medio de un ferrocarril que enlace el Mediterráneo a través de Zaragoza, de lo que estamos muy necesitados. Una situación de mayor presencia en Europa ha convertido esto en una necesidad vital. Es posible que si se hace el análisis de esas zonas en cuanto a su rentabilidad se descarten. Cuando hay una posibilidad de promoción, de riqueza, entiendo que esto es necesario.

En cuanto al tráfico aéreo, me ha parecido entender que se atendía sustancialmente al aspecto de la rentabilidad cuando es un servicio público de una trascendencia extraordinaria. **(El señor Ministro hace signos negativos.)** Veo que el señor Ministro mueve la cabeza negativamente y me alegro, pero puedo decirle que en Valencia, por ejemplo, sonaron de una manera muy rara y se han convertido en un gran motivo de preocupación unas manifestaciones atribuidas al señor Ministro en el sentido de que porque no es rentable el tráfico nocturno en el Aeropuerto de Manises-Valencia, posiblemente se iba a suprimir. Entiendo que no es una buena política, y pienso que habrá que tener en cuenta no sólo la rentabilidad, que se puede conseguir con un ahorro de costes, con una mejor administración, pero no sacrificando, una vez más, al que menos tiene en favor del que más pueda tener.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: He escuchado con mucha atención las palabras del señor Ministro, y la verdad es que —lo digo muy sinceramente y con toda cordialidad— lo que ha habido es una especie de explicación de la importancia de la asignatura, como se dice, sobre todo, al comienzo del curso: todas estas cosas de las relaciones

con el PIB yo creo que no son necesarias para hablar de una política de transportes. Ha habido muy pocas novedades y bastantes lagunas.

Estoy leyendo en estos días una novela política en la que se hace referencia a muchas frases, entre ellas a una de Churchill, quien decía que en política lo que hace falta es dormir ocho horas, coherencia e imaginación. Todo es discutible, pero creo que lo de la imaginación no es discutible, y que lo que falta probablemente en nuestra política de transportes, comunicaciones y turismo es algo más de imaginación. Lo digo con la sincera aspiración de que efectivamente esta intervención pueda contribuir a ello, porque, en efecto, hay muchas lagunas en la intervención del señor Ministro.

Ha hablado en varias ocasiones de modernización. La modernización significa que España funciones, que fue uno de los «slogan» de la campaña de 1982, y que yo creo que no se está cumpliendo en este sector. Hay muchas cosas que no funcionan. Cuando se habla de la modernización de la RENFE, empresa que tiene déficit anuales del orden de los doscientos y pico mil millones de pesetas y que, en algunos casos, como en este año, se dice que se reducen 3.000 millones, parece que reducir un déficit de 200.000 millones en 3.000 millones es un mero problema contable; es casi como resolver un crucigrama. La gente no se acaba de creer esto. Los déficit están ahí y van a estarlo muchos años, en gran parte por la infraestructura.

Yo le pregunté a un presidente de RENFE —como ha habido dos, no se sabe cuál es—, en el período de mandato del PSOE: ¿Por qué no empezáis ya a trabajar seriamente en la idea de que la integración europea significa también la integración de la red ferroviaria, y que por mucho que hayan progresado los sistemas del Talgo pendular, Transfesa, etcétera, seguimos con un problema que nos coarta, que nos limita, que es la diferencia de ancho? ¿Por qué no empezamos a estudiar seriamente esto? El presidente de RENFE me dijo: No, esto cuesta mucho dinero. Yo le pregunté: ¿Cuánto? Y me contestó: No lo sabemos.

De lo que se trata es de empezar a estudiar estos problemas. Todos sabemos que el sistema ferroviario español está con dos cuellos de botella en los dos extremos de la frontera pirenaica, y que mientras no haya algún tramo de ancho europeo que llegue a Barcelona y a Bilbao, y que luego vaya hacia la Y griega que confluye en Madrid y acaba en Algeciras para enlazar un día con un tramo de ancho europeo en el norte de África, los problemas van a seguir ahí. Si fuera una empresa que tuviera déficit pequeños se podría decir: Esto no tiene sentido porque realmente lo vamos resolviendo, pero con déficit de este tamaño debemos plantearnos ya hacer un ejercicio primero teórico y luego, seguramente, práctico.

Tampoco creo que el señor Ministro se haya referido muy detalladamente y con rigor a las grandes velocidades en el sistema ferroviario. No ha hablado de los trenes de gran velocidad. Cuando se habla en estos días de los 160 kilómetros y de que se va a llegar a los 200 kilómetros por hora, es el quilómetro lanzado, se ve que estamos muy lejos de esas velocidades de crucero, por así de-

cirlo. Veo por los anuncios de RENFE —no hay que ver para apreciar las velocidades medias— que estamos en velocidades medias de algo más de 100 kilómetros máximo, muy lejos todavía de los niveles que se han conseguido en la Europa transpirenaica hace ya más de veinte años. Me parece que todo eso significa que hay que hacer un esfuerzo en infraestructura, aunque sea llamado brutal o drástico. Es impensable e inaceptable, por ejemplo, que el tramo del valle del Ebro tenga todavía kilómetros y kilómetros de vía única, con lo que eso representa de demoras o incluso de pequeñas averías.

Estos temas merecerían una mayor atención en vez de detenernos en decir que se han alcanzado 260 kilómetros por hora, que son horas, que son kilómetros de velocidad casi de kilómetro lanzado, como se dice coloquialmente.

Creo también, señor Ministro, que en una época en la que los británicos y los franceses están planteándose el euro-túnel, cuando, en España de un lado y Marruecos del otro, se han planteado el proyecto que aquí llamamos SECEG y que allí llaman de otra forma, habría que preguntarse si realmente ese cuello de botella que tenemos en el transporte todos los años, bastantes semanas al año, el cruce del Estrecho, que provoca toda clase de problemas, habría que plantearse, decía, si en vez de esperar a una solución técnica tipo euro-túnel, aplicado al estrecho de Gibraltar, no sería mejor reflexionar sobre lo que están haciendo británicos y franceses con el sistema «Flexi-link». El orgullo de Dover, el orgullo de Calais son estos nuevos transbordadores que transportan hasta tres mil personas y seiscientos vehículos, y que seguramente nos resolverían un problema con enorme rentabilidad para todos.

Estas cuestiones son las que también tendríamos que plantearnos a la hora de rentabilizar unas líneas férreas y de hacer posible que haya unos corredores de tráfico importantes. Coincido con gran parte de lo que ha dicho el señor Izquierdo: nosotros no podemos aceptar una desertización de España por el hecho de que haya cada vez menos ferrocarriles o peores servicios en una serie de localidades menores. Lo que se ha hecho con los 1.000 kilómetros de línea que se han cerrado el año pasado, por un déficit de explotación de esas líneas de 7.000 millones de pesetas, que es casi una migaja en comparación con el déficit de 200.000 millones de pesetas de RENFE, está en contradicción con lo que se dice ahora en la LOT relativa a que precisamente ahora hay que dotar a las regiones menos desarrolladas de una infraestructura de transporte que les permita salir de su depresión.

Sería muy bueno que el señor Ministro nos explicara estas cuestiones. ¿Se va a estudiar el tramo europeo? ¿Se piensa en el cuello de botella del estrecho de Gibraltar? ¿Se piensa cerrar hasta 3.000 kilómetros de línea, que son las que se detectaron como no rentables, o este proceso se para ya con la LOT? ¿Se piensa en la reapertura de algunas que se aprecia que con una explotación adecuada podrían ser incluso rentables?

Sinceramente, yo no creo que el porvenir de RENFE esté claro mientras no se analicen estos problemas, y sobre todo, mientras se vaya muy seriamente a la tasa de

utilización de la infraestructura en la carretera. Y eso ni siquiera está calculado en la memoria económica de la LOT. Todos decimos: Sí, efectivamente, el ferrocarril paga su camino de rodadura, en cambio el sistema de transporte por carretera no. ¿Cuánto significará en el futuro la tasa de utilización de la infraestructura, doscientos, trescientos mil millones, según algunos cálculos? ¿Representa eso una elevación del coste que va a permitir precisamente un equilibrio entre los modos? A mí me parece que ese también es un tema muy importante, y que el señor Ministro no se ha referido a él. Me gustaría que hiciera algunas referencias al mismo.

En cuanto al transporte marítimo, creo que no ha habido ni una sola referencia al cabotaje, que sigue siendo un sistema preterido, relegado y que está trabado por una serie de situaciones burocráticas, portuarias, etcétera. El cabotaje en España podría ser un gran elemento de flexibilización para los grandes tráficos.

Tampoco ha habido referencias a los puertos. Ya sé que los puertos administrativamente dependen del MOPU, como tantas cosas en ese Ministerio. Evidentemente es un Ministerio reciente, tampoco hay que pensar que lo pueda resolver todo no digo en un cuarto de generación sino ni siquiera en diez años. Son temas que hay que tratar. El cabotaje está hoy preterido completamente en la política de transportes de España.

Ya sé que Iberia depende del INI y, por tanto, es competencia directa, desde el punto de vista administrativo, del Ministerio de Industria y Energía, pero, señor Ministro, está claro que Iberia sigue funcionando muy mal y que tiene tarifas mucho más elevadas que en los sistemas de desregulación que se van a venir encima en Europa de una forma u otra, más suavemente por unas tendencias proteccionistas o de lógico aprovechamiento y amortización de las flotas, etcétera. ¿Estamos preparados para todo eso que se nos viene encima? Iberia tiene un gasto extraordinario de publicidad en revistas como «Time», «Newsweek», «Fortune». Se dice: Donde el pasajero está es el ser más cuidado del mundo. Eso no corresponde a la realidad, todos los sabemos. Esos problemas hay que irlos resolviendo, como hay que resolver también los temas del tercer nivel. Venimos oyendo hablar del tercer nivel hace años y años, y sabemos que puede haber una resistencia muy seria en Iberia a liberalizar, incluso con empresas de las Comunidades Autónomas, lo que es una necesidad importante en una serie de entidades y de regiones.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Voy a tratar de terminar, señor Presidente, haciendo algunas referencias a algunas que yo he visto en la intervención del señor Ministro.

Por ejemplo, la Compañía Telefónica Nacional de España habla mucho de fibras ópticas, de «chips», de ATT, de ITT, de ITP... Las siglas están extendidísimas, pero el teléfono funciona cada vez peor, y eso lo sabemos los

usuarios. Los usuarios sabemos que el teléfono está funcionando muy mal, y sabemos que hay grandes retrasos en la introducción de la telemática. Hace pocos días se nos explicaba públicamente lo que representa el sistema «minitel» en los teléfonos, en los telégrafos y en los correos franceses. Todavía en España no hay ningún proyecto de introducción de telemática de uso privado a través de una red telefónica ya importante.

Señor Ministro, en el caso de los correos, me parece que usted ha hecho un gran elogio de la Caja Postal de Ahorros, que es una entidad financiera seguramente admirable, pero no sé ha referido a lo que es el saqueo sistemático del correo público español por compañías como DHL y otras, desde el punto de vista internacional, por agencias de todo tipo, por mensajeros, que no dudo que son empresas legítimas, aunque algunas estén en situaciones irregulares desde el punto de vista laboral, pero que están significando quitar la crema de lo mejor del correo para dejar el correo en una situación de desmoralización.

La última pregunta, señor Ministro, porque veo al señor Presidente muy inquieto, y con razón, es para cuándo el «holding» de las empresas del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Ese sueño tan acariciado por su predecesor podría convertirse en realidad porque a poco que analicemos la política de transportes vemos que lo más importante y donde se podrían realizar los grandes progresos está precisamente fuera del área directa de la política del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del PDP.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: En el tiempo que me corresponde, me voy a referir a los temas de transportes y comunicaciones y mi compañero se referirá a los temas de turismo, intentando ceñirnos al poco tiempo que se nos da.

Yo quisiera decir en primer lugar, señor Ministro, que la exposición que ha hecho se parece en el 90 por ciento a la que hizo su predecesor en el Senado, Cámara en la que yo estaba, hace ya cuatro años. No significa —sería lo lógico— que dos ministros del mismo partido, de la misma ideología, siguieran unas líneas similares, cosa que es natural, sino que ha sido un planteamiento de buenos deseos, de la coordinación del transporte, que dicen todos los Ministros de Transportes cuando toman posesión, de mejorar los servicios, tanto en el transporte de viajeros como en el transporte de mercancías, RENFE, el tercer nivel en aviación, etcétera. Le voy a decir sinceramente, señor Ministro, que han sido generalidades porque, salvo en la Caja Postal de Ahorros (y a mí me gusta desde la oposición reconocer cuándo algunos temas van bien, por otra parte todas las entidades financieras en estos cuatro años han mejorado enormemente por los tipos de interés, etcétera, no es el momento oportuno de entrar

en esta materia), el señor Ministro no ha sido concreto y donde más detalles ha dado el señor Ministro es en el tema de la Caja Postal.

Voy a intentar referirme, referirme uno a uno, a los puntos que ha tocado en su exposición el señor Ministro y a exponer las preguntas que me surgen. Respecto del transporte por carretera, transporte fundamentalmente de viajeros, se ha referido a la renovación de la flota. Sí, señor Ministro, eso ya se empezó antes del año 1982. En cuanto a las líneas de crédito especiales, señor Ministro que le repasen la documentación, porque eso se estudió hace mucho, incluso intervenía el presidente de Pegaso, señor Sotomayor: Le doy todos estos datos para que vea cómo, de paso, con el Ministerio de Industria ayudábamos un poco a la empresa Pegaso.

Lo que no se nos ha cuantificado es esta renovación de flota. Sabe el señor Ministro que hay autobuses, sobre todo en las zonas rurales, que a su vez hacen el transporte escolar, que tienen sobre sus espaldas alrededor de doce y quince años. Es ahí donde se producen mayor número de accidentes, no muy graves porque las velocidades de este transporte rural y escolar son más pequeñas, donde se atiende a la población más desatendida, y valga la redundancia, de nuestro país. Ese es un tema en el que agradecería al señor Ministro nos diese porcentajes de renovación de flota y nos dijese a dónde ha ido, porque la renovación de flota se está haciendo en las grandes líneas, pero no en estas líneas rurales.

Tampoco nos ha dicho, y es fundamental para la seguridad en el tráfico, qué hay del plan de pasos a nivel. Se citó por el anterior Ministro, y estaba en la idea de anteriores Ministros, un plan que se hacía anualmente a través de los fondos de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte, de común acuerdo con RENFE. Como RENFE no podía llegar a lo que significaba esta supresión de pasos a nivel, quisiera saber qué se ha hecho en este aspecto. ¿Yo rogaría al señor Ministro que se nos facilitara a los miembros de esta Comisión el detalle de qué se ha hecho en cuanto a supresión de pasos a nivel en los años 1984 y 1985 y cuáles se van a suprimir en 1986. Este es un dato fundamental y sabe el señor Ministro que todavía hay muchas carreteras nacionales en las que seguimos con los pasos a nivel. Yo sufro el de Olmedo todas las semanas cuando voy a mi circunscripción.

No nos ha dicho nada el señor Ministro de cuáles han sido los resultados de la Ley de Sanciones del Transporte por Carretera. Indudablemente, y así lo hice saber cuando se debatió esta Ley, era necesario aumentar las sanciones, pero hay una serie de puntos que iban fundamentalmente a incidir en contra del pequeño transportista, que es aproximadamente el 85 o el 89 por ciento.

Tampoco nos ha dicho nada de la instalación de tacómetros y del resultado que ha dado en la seguridad del transporte de mercancías.

En lo que respecta al transporte aéreo, ya lo ha dicho algún Diputado, Iberia no depende del Ministerio de Industria, pero sí depende del Gobierno. Nos ha dicho el señor Ministro, en lo que respecta a las tarifas, que así como las tarifas ferroviarias y de transporte por carretera ha-

bían subido en un equivalente al IPC, en las áreas habían aumentado respecto del índice de precios al consumo. Nos encontramos con un aumento muy sustancial, con que Iberia va a perder (en este primer semestre ya lleva perdidos 10.000 millones, a pesar de que el keroseno ha bajado, a pesar de que ha bajado el dólar, etcétera), en línea diferente a lo que nos había dicho el Gobierno respecto de esta anualidad en esta empresa.

Lo peor no es que pierda, señor Ministro. Todos sabemos que hay algunos servicios públicos que deben y van a seguir perdiendo, que pierden en economías de mercado, como son la alemana, la francesa, etcétera. Lo peor es el servicio que dan al público. Y el servicio en Iberia se ha deteriorado. Me imagino que el Ministerio hará una encuesta, pero lo cierto es que se ha deteriorado. Se ha deteriorado la puntualidad en lo que respecta a Iberia, se han deteriorado incluso cosas tan sencillas como es el estado de los aeropuertos, señor Ministro. Si alguna vez tiene ocasión vaya usted al de Jerez, aeropuerto pequeño que dependía de la autoridad militar, aunque se usa comercialmente, donde están rotos los sillones, donde no hay servicio de nada, donde no hay que hacer gastos. Recorra usted otros aeropuertos, no por la sala de autoridades, y verá usted cómo está bajando el nivel de estos aeropuertos; puntualidad, etc. Y algo que a usted le corresponde, señor Ministro: accidentes. No quiero entrar en ellos puesto que hubo una Comisión especial, tendríamos que tener más tiempo y, sobre todo, y aquí lo recalco, que el señor Ministro nos hubiese pasado su informe cuatro o cinco días antes, para que nosotros lo hubiéramos podido estudiar detenidamente y no a vuela pluma, como ocurre en estos momentos.

Pasemos a RENFE, transporte de ferrocarril. Efectivamente, las pérdidas siguen aumentando en RENFE. No nos preocupa, lo volvemos a decir, que estas pérdidas sean de 200.000 ó 210.000 millones de pesetas nos preocupa el servicio. Tenemos que decir, señor Ministro, que el servicio se ha deteriorado, salvo en algunas grandes líneas de Madrid-Barcelona o de Madrid-Valencia, en el resto (pregunte usted a los usuarios de Madrid-Algeciras) se está deteriorando el servicio de RENFE. Ha mejorado algo en cuanto a puntualidad en los servicios de Madrid-Barcelona y de Madrid-Valencia, pero en el resto el servicio se está deteriorando.

Hay una medida pequeña incomprensible: los días rojos. Cómo es que a los billetes que son utilizados por mayor número de españoles, por demás asalariados, se les pone un recargo en los días en que esos españoles tienen que salir de vacaciones y no pueden elegir cuándo se marchan o cuándo vuelven de sus desplazamientos.

En lo que respecta al transporte marítimo, señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que advertir a S. S. que no se le ha terminado el tiempo, pero que se le está acabando.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: Gracias, señor Presidente, pero el señor Ministro comprenderá que estoy ha-

ciendo una referencia muy sucinta y por encima, somos esclavos del tiempo.

La balanza de fletes ha empeorado. El tonelaje de nuestra flota ha bajado.

En Correos, indudablemente, el servicio está deteriorado. No quiero repetir lo que ha dicho el Diputado Tammes. Efectivamente, existe competencia de las empresas privadas, que yo no creo que estén hurtando nada, sino que están dando mejor servicio, cuando, además, en las tarifas del servicio de Correos siempre se retoca menos el servicio interior para hacer una competencia, a mi modo de ver desleal, a estas empresas privadas. Pero resulta que se está demostrando que estas empresas privadas, a pesar de que en las tarifas generales de Correos siempre se cuantifican menos y se suben menos las interiores, debido al mal servicio de Correos, están absorbiendo parte del servicio.

Termino, señor Ministro, porque el tiempo apremia. Me gustaría haber hecho alusión a muchas cosas más, pero quiero dejar a mi compañero que hable de turismo. En definitiva, le rogaría, señor Ministro, que nos remitiera sus informes con antelación y que en la Comisión pudiésemos plantear el tema más a fondo.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor Casals que sea lo más breve posible. Tiene la palabra.

El señor **CASALS THOMAS**: ¿Cuánto tiempo me queda?

El señor **PRESIDENTE**: No le queda nada.

El señor **CASALS THOMAS**: Entonces apelo a su benevolencia, señor Presidente.

Señor Ministro, yo soy un hombre del turismo, a él he dedicado treinta años de mi vida. Durante treinta años he oído el mismo discurso que usted ha pronunciado. Créame que no quiero hacer ningún discurso de carácter crítico. Yo he colaborado siempre con todas las autoridades del sector y también con la actual Secretaría General de Turismo. Aunque esté justificada la apoyatura en un sector que ha demostrado su rigidez durante los últimos años de crisis, el cuento de siempre de decir que tenemos tantos millones de turistas y tantos millones de divisas, aun siendo verdad, es una parte de la verdad y esconde o puede esconder problemas muy importantes que tiene nuestro sector.

Estoy de acuerdo con el objetivo que usted señalaba, es decir, que tenemos que mantener el liderazgo de nuestro sector. Esta ha sido una de mis casi pasiones durante muchos años, que he venido explicitando una y otra vez. Pero el liderazgo en el sector no lo vamos a conseguir a partir, como usted dice, de una campaña de publicidad, ni tampoco a partir de unos objetivos subobjetivos, como podría ser un turismo cultural, la mejora de la calidad y una explotación no agresiva de la naturaleza, para utilizar sus propias palabras. Necesitamos algo más, porque el problema del turismo se expresa, más o menos, en estos términos. Nosotros tenemos una capacidad de alojamiento,

de hostelería, apartamentos, etcétera, de 1.705.000 plazas, pero, además, tenemos una capacidad extrahotelera no estimada, porque no se conoce, porque es economía sumergida, de 8.710.000, lo cual equivale a decir que por cada plaza que tenemos legalizada en nuestro país existen cinco desconocidas: una a cinco, según datos de la propia Secretaría General de Turismo. ¿Cómo se ha podido producir esto?

El señor **PRESIDENTE**: Siento interrumpir a S. S., pero le doy treinta segundos, porque ha agotado ampliamente el tiempo que le corresponde.

El señor **CASALS THOMAS**: Como creo que la adecuación de la oferta a la demanda es absolutamente vital para ordenar el sector, aunque sé que usted me puede contestar que muchas de estas cosas dependen de la ordenación territorial y de la ordenación del propio sector turístico en las Comunidades Autónomas también es verdad que en el traspaso a estas Comunidades Autónomas la Administración Central se reservó un tipo de coordinación entre todas ellas.

Voy a definir el problema leyendo un párrafo, y con esto termino: «Para que comprendan la gravedad del tema, la existencia de un considerable volumen de alojamiento extrahotelero funcionando fuera de la legalidad configura el problema más grave de la ordenación de la oferta turística española, da lugar a una absoluta falta de control y garantía respecto al usuario, representa una competencia desleal frente a la oferta hotelera y extrahotelera legalizada, posibilita el envilecimiento de los servicios y el agravamiento de la estacionalidad y constituye el gran agujero negro de las estadísticas del turismo. Se trata de un problema no resuelto satisfactoriamente hasta hoy, que resulta inaplazable afrontar, tanto por las razones de política turística que se invocan, como la atención a requerimientos de todo orden». He terminado, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego a los distintos Grupos que van a intervenir que intenten ajustarse lo más posible al tiempo por el buen orden del debate.

Tiene la palabra el portavoz de Minoría Catalana.

El señor **SEDO I MARSAL**: En nombre de Minoría Catalana, doy las gracias al señor Ministro por su informe a la Comisión en el inicio de esta Legislatura en relación con su Departamento.

Después de sus palabras, creo que las preguntas o conceptos de consulta las deberemos resumir concretamente a lo largo de este comentario general, dado que su informe, dividido en las tres grandes áreas de su Departamento, nos ha demostrado que el ámbito general y la extensión de conceptos o subáreas es tal (hablamos de trenes, meteorología y Cajas de Ahorros) que todo ello no permite tratar cada esfera de una manera detallada. Por nuestra parte, el seguimiento de todos estos conceptos lo realizaremos haciendo uso de preguntas, interpelaciones o todos aquellos caminos que nos fija el Reglamento.

De todas maneras, por nuestra parte, existe una preocupación por cuanto en su intervención ha mencionado en dos o tres ocasiones las relaciones con Comunidades Autónomas. Nos ha dicho que en esas relaciones existe la intención de una eficaz colaboración —palabras textuales— y un clima de entendimiento que, por otra parte, nosotros creemos que en estos momentos así es, o al menos podemos considerar positivamente esta incidencia incluso en las reuniones del Ministro de Administraciones Públicas, señor Almunia, y del Presidente de la Comisión de Traspasos de la Comunidad Catalana, señor Alavedra. Pero nos encontramos con que en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres —y usted ha despejado el tema diciendo que dentro de pocos días tendremos ocasión de discutirlo, ya sea en los debates de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado—, en su preámbulo, se dice: «Dentro del más estricto respeto de las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales...». Usted nos ha hablado de la eficaz colaboración y del clima de entendimiento, pero a lo largo del articulado y principalmente del Título VII de esta Ley, francamente, la voluntad y el espíritu desaparecen.

Al hablar de las infraestructuras y de la mejora de los niveles de seguridad también nos dice que en el transporte se establecerá una Junta de Seguridad en el Transporte, a la que pertenecerán los diversos Departamentos ministeriales, otros agentes, empresas, sindicatos usuarios, consumidores. Señor Ministro, ¿no están aquí las Comunidades Autónomas que tienen traspasadas competencias en cuanto a transportes?

Nosotros comprendemos que la Ley de Transportes Terrestres era necesaria. El origen de la Ley de Ferrocarriles es básicamente de 1877, modificada en fechas posteriores, pero en los inicios del siglo. La documentación de la Ley de Carreteras hace referencia al año 1947. Por tanto, estamos de acuerdo en que debe existir una Ley de Ordenación de los transportes terrestres. De todas maneras, nos encontramos con que esta Ley se ha hecho, desde nuestro punto de vista, de una manera...

El señor **PRESIDENTE**: Recuerdo a S. S. que el debate de la Ley se hará en su momento.

El señor **SEDO I MARSAL**: De acuerdo.

Señor Ministro, nosotros le quisiéramos preguntar concretamente si en esta Ley tiene previsto el Ministerio crear unos organismos para que coordinen todas las funciones de transportes, porque con esta Ley quedan completamente desfasadas las Comunidades Autónomas.

En cuanto a otros conceptos, como pueden ser la política comunitaria respecto a Europa, la relación entre la Comunidad Económica Europea y las Comunidades Autónomas, que es factible y está prevista en esta referencia de transportes, queremos saber si el señor Ministro nos lo puede decir, si se facilitarán y se incrementarán estas relaciones.

Por último —y abrevio ya porque el tema del turismo lo tiene que presentar mi compañero—, existe una preocupación concreta en los enlaces ferroviarios de la ciudad

de Barcelona en cuanto al levantamiento de todo el esquema viario, más concretamente en la zona de Pueblo Nuevo, ya que dentro de pocos días Barcelona puede ser designada como sede de los Juegos Olímpicos. Es decir, que la preocupación está en el fuerte retraso que lleva todo el plan de la zona viaria de Pueblo Nuevo.

Gracias, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **SANUY I GISTAU**: Si me permite, señor Presidente, complementando la intervención de mi compañero, quisiera mencionar la elaboración del plan de aeropuertos que el señor Ministro nos anuncia, para dirigirle una pregunta relativa a un punto negro cuya urgencia quizá no admite la espera de elaborar un plan. Me refiero a una denuncia que no formulo personalmente, sino que ha sido hecha por ALA, Asociación de Líneas Aéreas, es decir, por todas las compañías que utilizan el aeropuerto de Barcelona, incluidas las españolas. Es sabido que hacían referencia a las pésimas y precarias condiciones en que funciona el aeropuerto de Barcelona que carece de «fingers», que no tiene salas de preembarque, que no está en condiciones de atender debidamente a «white bodies», los grandes aviones que hoy se utilizan en Europa, que padece estrangulamientos en los controles de pasaportes, que padece, igualmente, «bottle necks» en la salida de equipajes, en definitiva, que según las propias compañías no está a la altura de modernidad y de eficacia de una ciudad europea, incluso de tamaño muy inferior al del área metropolitana de Barcelona.

Y hago esta pregunta en una fecha que está a diez días de la posible designación de Barcelona como sede olímpica, porque me parece que si este resultado positivo que todos anhelamos se diera, sería importante no esperar a la elaboración de un plan, sino empezar a modernizar este aeropuerto, porque en caso de que las cosas no fueran como todos deseamos también necesitaría, por razones no coyunturales, sino permanentes, esta rápida solución a los problemas que le aquejan.

Una segunda pregunta referida a la inquietud que me produce observar, y creo notarlo, una cierta falta de sensibilidad autonómica en el programa del Departamento por lo que a turismo se refiere.

En efecto, desde 1982 la Secretaría General de Turismo ha tenido un crecimiento de sus recursos presupuestarios muy superior al promedio de los Presupuestos Generales globalmente considerados.

Si mis informaciones no me fallan, 15.000 ó 17.000 millones de pesetas son cifras que superan con mucho, por ejemplo, las que se destinan al INFE, Instituto de Fomento a la Exportación. Pero hay una curiosidad, la Secretaría General de Turismo, que ha ido en el mismo calendario haciendo transferencias de estas competencias turísticas a las distintas Comunidades Autónomas en régimen de competencia exclusiva, no por ello ha reducido su plantilla, no se ha convertido, en absoluto, en un órgano residual o coordinador, fomentando la colaboración entre las

distintas Administraciones, sino que ha tenido necesidad en estos cuatro años de cambiar de sede, de emplazamiento y de edificio en dos ocasiones por falta de espacio para acomodar a la creciente plantilla de funcionarios con un coste de 800 millones de pesetas, si estoy en lo cierto. De ahí que me preocupe la posibilidad de que estemos transfiriendo la responsabilidad a una Administración reservando, en cambio, los recursos, los efectivos humanos y las posibilidades de actuar, es decir, dando a unos el bastón mientras que para otros se reserva la zanahoria.

Mi pregunta sería si es propósito del Ministerio seguir en este «crescendo» de recursos a la Secretaría General de Turismo y, por otra parte, si seguirá manteniéndose la tónica actual de que el porcentaje destinado a la publicidad genérica vaya aumentando más que proporcionalmente.

Creo que el Gobierno, en su política turística podría hacer mucho más que publicidad, en una especie de «carrusel napolitano»: «io ti do una cosa a te, tu me dai una cosa a me», es decir, «tú me das una inserción, yo te doy un galardón». Se cosechan premios, efectivamente, cuando las campañas son ingeniosas. Pero creo que lo importante sería apoyar la comercialización de productos turísticos concretos lejos de seguir insistiendo en campañas tipo «Es primavera en España» o «España, todo bajo el sol», que, por genéricas, son a nuestro juicio necesariamente estériles.

La pregunta es, señor Ministro, si el propósito del Ministerio es seguir en este «crescendo» o por el contrario modificar su manera de funcionar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por su informe, que, sin embargo, es un informe típico de Ministro. Es decir, es un informe optimista y triunfante, en el que no ha habido, no ya la confesión de un error, de uno solo, sino incluso la ausencia de la exposición de dificultades que más le preocupan por su contumacia, porque están siempre presentes en una política voluntarista de un Departamento tan complicado y difícil como el que tiene el señor Ministro.

Voy a tratar de llenar con algunas pinceladas el marco que nos ha dibujado.

El señor Ministro ha hablado de la flexibilización del sector y de la liberalización. ¿Cómo es posible, cómo se coordina este principio con una política apoyada en programas necesariamente vinculantes en tanto en cuanto los elementos básicos de estos programas son la infraestructura que necesariamente es pública en sus rasgos más válidos y fundamentales, en una política de tarifas que según la Ley Orgánica de Transportes toca máximo o mínimo y tarifas de referencia y en un material motor que, también según la Ley Orgánica de Transportes, concibe el vehículo como algo independiente y susceptible de una autorización común y no como un elemento o instrumento de una empresa? ¿Cómo se puede compaginar dentro

de ese principio de flexibilización y de liberalización, la contingentación, la planificación con este último elemento? Es como si le dicen a alguien que necesariamente tiene que tener en su taller dos tornos cuando él está dispuesto a poner tres o cuatro para dar mayor y mejor satisfacción a su clientela.

Indudablemente, a propósito de las infraestructuras, surgen muchos problemas, como, por ejemplo, el reparto de competencias entre el Ministerio de Transportes y RENFE en cuanto a la construcción de infraestructuras ferroviarias. Aquí creo que la Dirección General de Infraestructura puede tener el peligro de una mayor politización frente a la tecnificación que se impone si todas las obras de infraestructura de carácter técnico se realizaran siempre por RENFE dejando las demás, que son muy necesarias, como estaciones, etcétera, pero ya no tan técnicas, tan ligadas directa y exclusivamente a la explotación, en manos del Ministerio de Transportes. ¿Qué coordinación existe con el MOPU sobre todo teniendo en cuenta que el 89 por ciento del tráfico de viajeros se realiza por carretera y el 91 por ciento del tráfico de mercancías se realiza por la red de carreteras?

En cuanto a la conservación en carretera, quisiera que el señor Ministro respondiera a mi Grupo sobre si está prevista, además de la tasa de equivalencia, la aceptación de un tanto por ciento de los impuestos sobre los carburantes a los gastos de conservación y mantenimiento en nuestra red vial.

En cuanto a RENFE, quisiera darle algunos datos y preguntar sobre el futuro. No tengo más que los datos que van de 1978 a 1984. En los años 78, 79 y 80 la media anual en gastos de conservación fue de 10.000 millones. En los años 1981 y 1982 se elevó a 45.000 millones y en los años 83 y 84 volvió a descender a 15.000 millones. Son datos oficiales de la propia empresa.

Naturalmente, esto me preocupa mucho, porque está muy relacionado con el déficit. Cuando al presidente de turno de RENFE desde el Gobierno se le dice que, por favor, disminuya el déficit, que trate de hacerlo más pequeño, las dos grandes tentaciones de cualquier presidente son elevar las tarifas y disminuir los gastos de conservación, porque eso se nota más tarde, cuando ya el que era presidente no lo es. Esto ha sido así a lo largo de la historia y sigue siendo así por lo que veo ante las cifras de 1983 y 1984. Quisiera saber si podemos rebasar la cota de los años 81 y 82, en que, como digo, los gastos de conservación alcanzaron 45.000 millones. Todo esto tiene mucho que ver con la seguridad. El tren-tierra, que se adjudicó en el año 1981 a las empresas Standard y AEG, establecía en el pliego de bases un plazo de tres a cinco años para cubrir toda la red básica. Ya han transcurrido y yo quisiera saber por boca del señor Ministro cómo está hoy.

En cuanto a la inspección quisiera preguntar lo siguiente: ¿habrá una policía de transportes en carretera en clara duplicidad con la Policía de Tráfico, en un incremento que yo creo injustificado de los gastos públicos correspondientes?

Yo quisiera también, tocando específicamente el sector ferroviario, solicitar un balance social y no conformarse

con un análisis de rentabilidad en sentido estricto, sino incorporar a ese balance social el análisis de la rentabilidad social en relación con las intervenciones de compañeros míos en orden al mantenimiento de líneas que, si dan para mantener exclusivamente los costes variables, ya suponen algo importante.

Sobre el transporte marítimo quisiera hacer una pregunta: ¿quién marca la política de construcción naval? ¿La marca el Ministerio de Industria, como siempre, como me temo, o la marca el Ministerio de Transportes o, mejor dicho, el sector del transporte marítimo a través de la Dirección General correspondiente en el Ministerio de su competencia?

Otra pregunta. A propósito del cabotaje. ¿Qué es el DUC? El DUC, señor Ministro, era el Documento Unificado de Cabotaje que se estableció hace algunos años y que después desapareció y quien se meta en el tráfico de cabotaje ha de cumplir exactamente 32 trámites, que se pretendían suprimir y sustituir por un solo y único documento que se llamaba así: «Unificado de Cabotaje» y que ha desaparecido.

Sobre el tráfico aéreo, una pregunta muy concreta: ¿Está previsto el cierre de algún aeropuerto?

Otras preguntas más concretas a propósito de todo esto que he dicho en relación con el transporte serían: ¿subsistirá FEVE en una época en que se habla de la integración de nuestros ferrocarriles con Europa? ¿Subsistirá FEVE o se integrará su red en la de RENFE?

Otra pregunta muy concreta. Se ha hablado en muchos medios informativos de la posibilidad de establecer en la cornisa del Cantábrico la sustitución del ancho FEVE por el ancho RENFE. Eso cuesta cientos de miles de millones de pesetas. Yo pregunto, ante la posibilidad de esos gastos, de los que como asturiano me congratulo, ¿qué hay de la alternativa del Pajares que podría conectar con la línea directísima a través de Medina ya programada o pensada, según mis noticias, en el Ministerio? ¿Qué pasa con el eje de Mediterráneo y la continuación de la doble vía? ¿En qué estado está de conexión entre Tarragona y Valencia? ¿En qué estado están las obras de la alternativa al paso de Despeñaperros?

Todas éstas son obras que han sido puestas de manifiesto en cuanto a su importancia, necesidad y urgencia por la Union International des Chemins de Fer. ¿Qué pasa, en un orden muy concreto, con el ferrocarril de Canfranc? ¿Dónde queda esa dignidad española en orden a que nosotros hemos construido la parte que nos incumbe y, sin embargo, los franceses siguen con una línea enormemente deteriorada?

Pasando al terreno de las comunicaciones, ¿qué procesos reales y de presente ha habido en el objetivo de tener una red unificada y competencias únicas y no esas competencias dispersas entre Televisión Española —construcción de infraestructuras de telecomunicación—, Compañía Telefónica Nacional de España, Correos, en su vertiente de telecomunicación, y Defensa?

¿Qué pasa en orden a la Compañía Nacional de España con los teléfonos de servicio público que se financian, parece ser, a partir de ahora, con fondos FEDER, pero fun-

damentalmente por Telefónica —o debiera ser por Telefónica— y por las autonomías? Ojalá se cumpla lo que el señor Ministro ha dicho, pero tengo que decir que en mi tierra asturiana los teléfonos de servicio público brillan, desgraciadamente, por su ausencia en zonas absolutamente deprimidas.

Yo quisiera también —a propósito de Telefónica— poner de relieve varias sentencias —le voy a citar dos al señor Ministro—, una de 12 de febrero de 1985 de la Audiencia Territorial de Valencia y otra de 30 de abril de 1985 de la Audiencia Territorial de Cáceres, en las que condenan a la Compañía Telefónica Nacional de España al pago de los impuestos municipales que sistemática y generalmente en todo el territorio nacional la Compañía Telefónica se niega a satisfacer: las tasas por agua, alcantarillado, basuras, licencia de obras, etcétera, y debiera ser una empresa que en esto diera ejemplo.

En cuanto a la Caja Postal yo me congratulo de esa mejora de su gestión, pero no puedo congratularme de las tasas altísimas de rentabilidad de una Caja que es la Caja de Ahorros por antonomasia de los humildes y un instrumento del Gobierno en una política social. Yo diría que ese crecimiento de los beneficios netos de la Caja Postal pone de relieve el escaso éxito de la política social del Estado, la construcción de viviendas sociales, etcétera, todo ese conjunto de cometidos que la Caja Postal, que no tiene afán de lucro, que de una forma especial debiera tener mucho cuidado para que en la aplicación de esos fondos se viera que hay unos directos beneficiarios de los mismos en relación justamente con las personas económicamente más necesitadas.

Para terminar, echo de menos en el informe del señor Ministro —y lo digo con sentimiento— una referencia a la política de personal que sigue su Ministerio. Yo quisiera saber qué pasa con la integración del personal de Correos y Telecomunicaciones; qué pasa con la problemática del personal ferroviario que sigue teniendo pendiente algo tan importante como la carrera ferroviaria, que está impuesta con todos los ferrocarriles del área comunitaria, que no lo está en nuestro país y que es una demanda continuada de ese personal, y qué pasa con la problemática profesional de los controladores aéreos, por citar únicamente algunos de los muchos problemas que tiene ese mundo que usted, señor Ministro, dirige, y del que dependen, en calidad de funcionarios o de colaboradores, del orden de 300.000 personas.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Sí, señor Presidente.

Le deseo, sinceramente, a usted el mayor éxito en su gestión y he querido decir todo lo que he dicho desde el ángulo de una crítica constructiva, sabiendo lo difícil que es llevar a buen término todo lo que usted, señor Ministro, tiene entre manos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el Grupo Popular.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente. En vista de los tiempos reducidos que tenemos, mi intervención quería centrarse en el tema de Iberia y concretamente en el Plan INDEBO, por lo que me voy a limitar a hacer una escueta pregunta que es quizá la más candente en este momento.

Este verano ha tenido lugar una cadena de rumores e informaciones procedentes de la compañía Iberia asegurando el cambio inmediato por Aviaco de determinadas líneas domésticas dentro de la península; entre ellas y muy concretamente la que afecta a mi región, Asturias. En ningún momento la dirección de Iberia o las autoridades del Ministerio han salido al paso de estas informaciones y por eso en esta comparecencia del Ministro no podía dejar pasar la oportunidad de preguntarle si puede desmentir rotundamente el señor Ministro la sustitución de Aviaco por Iberia en las líneas aéreas que he mencionado de la península y muy concretamente a las líneas aéreas que afectan a Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: También de una forma muy rápida y por economía de tiempo me voy a circunscribir a una pregunta escueta. Insisto, aunque ya se ha dicho a lo largo de esta sesión por varios Diputados, sobre el tema del cierre de líneas altamente deficitarias que es la demostración de que es un tema que preocupa al pueblo español.

Una de las regiones que más se movilizó en relación con esta decisión fue, de una forma reiterativa, Extremadura y en aquel caso el 24 de abril de 1985 se firmaron dos acuerdos, uno entre la Junta de Andalucía, la Junta de Extremadura y RENFE para la explotación del tramo ferroviario Villanueva del Río y Minas a Llerena; y el otro un acuerdo entre la Junta de Extremadura y RENFE para la explotación del tramo ferroviario Mérida-Zafra-Llerena; en cambio ninguna gestión ha cristalizado aún, aunque fuera en condiciones tan leoninas como las anteriores, para la reapertura de la línea Palazuelo-Astorga; incluso se declinó la propuesta de enlazar con el tren rápido Fuentes de Oñoro-Irún-Bilbao.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Me permite S. S.? Le recuerdo que ésta es una comparecencia de carácter general y que S. S. tiene diversos procedimientos previstos en el Reglamento para hacer preguntas de carácter concreto, pero lo que es obvio es que el señor Ministro no puede conocer cada punto concreto de la red ferroviaria. Simplemente quería hacer esa observación y recordarle que es una comparecencia de carácter general.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Entonces, ¿puedo hacer la pregunta? (**Asentimiento**.)

La pregunta escueta es la siguiente: ¿Por qué motivos aún está en vía muerta la reapertura de la línea Palazue-

lo-Astorga, y puesto que en fecha 17 de septiembre de 1985 el señor Ministro prometió públicamente que el contrato-programa de RENFE se habría de revisar, si esta promesa sigue en pie o no?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Ministro, tengo que reconocer, quizá hasta coincidiendo con alguno de los portavoces que han intervenido antes, que me daba la sensación de que estaba escuchando a distintos Ministros con los mismos collares, porque realmente, de verdad, me quedo casi exactamente igual que estaba con el anterior Ministro de Transportes, cuando intervino en esta Comisión para contarnos, tan a la ligera como lo ha contado el señor Ministro, la política que pensaba desarrollar su Departamento en la legislatura anterior y, en el caso de S. S., en esta legislatura. Quizá es que imprime carácter el ser Ministro y como este Diputado no lo es, a lo mejor cuanto esté ahí arriba podrá averiguarlo. **(Risas.)** Estaré, no les quepa duda.

Señor Ministro, no voy a entrar en los temas de la Caja Postal y de Correos, donde realmente la Caja Postal —se ha dicho aquí también— tiene unos beneficios y una trayectoria que no es para sentirse orgulloso, pero tampoco es para sacar el pañuelo y ponerse a llorar. Se ha hecho ya la pregunta en esta Comisión. Yo le puedo asegurar una cosa en cuanto a Correos, señor Ministro; si yo mañana tuviera que mandarle esta intervención por escrito le doy mi palabra de honor de que se la mandaría por un mensajero. Seguramente no se la mandaría por correo porque tendría la absoluta seguridad de que por un mensajero le llegaría y por Correos no tendría esa seguridad. Esto es lo que le pide mi Grupo Parlamentario al señor Ministro, que consiga, de una vez por todas, que tengamos la seguridad de que nuestro correo español funciona bien.

Y a propósito del correo, sabe el señor Ministro que se compraron unos aviones de CASA para hacer el transporte del correo Madrid-Barcelona. Según mis noticias, los aviones 727 del puente aéreo Madrid-Barcelona viajan cada hora y viajan con las bodegas vacías. Para mí esto es una especie de pérdida de dinero; no acabo de entenderlo bien. En cualquier caso, si no es pérdida, por lo menos es un cierto derroche. ¿Podría conocer las verdaderas razones de la rentabilidad de ese servicio Madrid-Barcelona y por qué no se hace en esas bodegas de los 727 «Boeing» de la Compañía Iberia, que están viajando en un sentido o en otro cada hora?

En cuanto al tema del turismo, señor Ministro, un Diputado de nuestro Grupo, naturalmente respaldado por la totalidad de los Diputados que componen esta Comisión, planteó en su momento, y lo hicimos nuestro, y así se lo traslado en estos momentos, la idea siguiente que someto a la consideración del señor Ministro, que seguramente la ha considerado él, pero a lo mejor, por falta de tiempo, no ha tenido la oportunidad de llevarla adelante todavía.

El artículo 148.1.18. de la Constitución establece que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial. Desgraciadamente, la situación actual no parece clara, por diversas razones. Conoce el señor Ministro que la sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de diciembre de 1984 precisó que el verdadero definidor de las competencias turísticas era el Estatuto de Autonomía de cada una de las Comunidades Autónomas, y añadía aquella sentencia que los Reales Decretos de transferencia, lejos de ser norma de atribución de sus competencias, se limitaban a ejecutar las que sí lo son.

Desgraciadamente, no todos los Estatutos de las Comunidades Autónomas asumen el mismo grado de competencias, como lo sabe muy bien el señor Ministro y no se lo voy a relatar. Cataluña, País Vasco, Comunidad Valenciana, etcétera, tienen diferentes terminologías que, en cualquier caso y en el mejor de los casos, hacen confuso el planteamiento de esta terminología de promoción. Pues bien, esta situación está provocando de hecho conflictos —y lo sabe bien el señor Ministro— de competencias administrativas que este Ministerio conoce muy bien y que, sin duda, perjudican a la primera industria turística de nuestro país.

En este sentido cabría preguntarse, señor Ministro, y nuestro Grupo en este sentido realizará los trámites parlamentarios necesarios para intentarlo, si no sería bueno e incluso urgente la promulgación de una ley general marco para el turismo, que tratara de armonizar de alguna manera con esta situación. Mi pregunta concreta sería: ¿Tiene el Ministerio prevista alguna ley general marco del turismo que tratara de armonizar de alguna manera estas situaciones, si no divergentes, por lo menos contradictorias entre las distintas Autonomías? Me agrada verle sonreír, señor Ministro, porque, en el caso de que la respuesta sea afirmativa, podrá contar con nuestro apoyo para que, naturalmente, esa ley salga lo mejor posible. Si la sonrisa es en caso negativo, me agradaría mucho que fuera lo contrario.

Señor Ministro, de RENFE se ha hablado mucho en esta Comisión. Yo no voy a hacer preguntas puntuales, atendiendo a las sugerencias del Presidente de la Comisión, porque tiempo habrá, tanto en Comisión de Presupuestos como en comparecencias que hemos de solicitar en esta Comisión del Presidente de RENFE, de hacerle esas preguntas puntuales. Pero realmente, señor Ministro, tendrá que reconocer conmigo que son 560 millones de pesetas día de pérdidas de RENFE, y ojo que no digo que cualitativa y cuantitativamente sea elevada, solamente digo que es una pérdida suficientemente como para que el españolito de a pie si no recibe un servicio, en contraposición con esa cantidad que da todos los días, suficientemente bueno, esté realmente molesto y triste con el servicio que da RENFE.

Realmente, también se ha dicho aquí, lo que está ocurriendo con RENFE es una serie de circunstancias que, por lo menos, tendríamos que llamar anómalas. Yo tengo absoluta seguridad, señor Ministro, de que usted conoce los nombramientos que se han hecho últimamente

en RENFE. Son del orden de 13 directores y varios gerentes —aquí los tengo y no me los he inventado; están en las noticias de la Red—, pero me gustaría saber por qué se ha hecho toda esta cantidad de nombramientos y cuáles han sido los criterios de selección, al extremo de que en alguno de los casos, y pongo el director de ventas de la gestión comercial, según mis noticias, se fue de vacaciones, no volvió, se le buscó, se le encontró allá por la costa oeste de los Estados Unidos, y cuando se le encontró dijo que no volvía, que había puesto una carta diciendo que no volvía. Realmente son casos curiosos que, a título anecdótico, pueden ser la excepción que confirma la regla.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a S. S. que vaya terminando, porque ya se ha acabado el tiempo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Estoy intentando empezar a terminar, pero es que esto es mucho más complicado de lo que parece, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Pues va a tener que terminar el empezar que acaba de iniciar, porque acaba de terminar el tiempo de S. S.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, acogiéndome a su sugerencia, le anuncio la petición urgente de comparecencia del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para responder a todos los temas relacionados con el tráfico aéreo y transportes aéreos en España. Y voy a terminar solamente con el tema de RENFE, en el bien entendido de que dejo todo el otro tema, completamente, para una nueva comparecencia que mi Grupo solicitará, en el mismo día de mañana, con carácter urgente. Y lo lamento, señor Ministro, porque me hubiera gustado que hubiese usted podido aprovechar este trámite parlamentario, pero tendrá que reconocer, señor Ministro, que a hora y cincuenta minutos de intervención, en diez minutos difícilmente se puede resumir todo.

Señor Ministro, voy a un tema que me preocupa. En la memoria de RENFE de 1985, en cuanto a los temas de renovación de vía, se dice textualmente que en el año 1985 se han renovado 49,8 kilómetros de vía. Como el señor Ministro sabe, la vía de la red española de los ferrocarriles es del orden de 12.000 kilómetros, con una media de veinte, veinticinco años, lo cual supondría una renovación desde luego muy superior a 49,8. Le doy un dato: a este nivel de renovación de vía necesitaríamos doscientos cincuenta años para renovar la vía de un ferrocarril que tiene una vida media del orden de los veinticinco, pero lo que es peor...

El señor **PRESIDENTE**: Me parece que S. S. no ha entendido mi invitación anterior: se le ha acabado el tiempo y se le ha acabado hace un minuto. Por tanto, S. S. tiene treinta segundos para terminar o, si no, me veré en la obligación de retirarle la palabra, lo cual no deseo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Sería la

primera vez en esta legislatura; desgraciadamente no sería la primera vez en el Congreso, señor Presidente.

En cualquier caso, señor Ministro, termino. ¿Usted cree que esto, unido a las grandes reparaciones, al R-2 que se llaman en RENFE, que han disminuido todas, absolutamente todas en los últimos años, usted cree, señor Ministro, que esto va en consonancia con una mejora del servicio, con una mejora de la calidad, con una mejora del servicio al usuario, que es, en definitiva, para lo que estamos todos y cada uno de nosotros en estos momentos aquí en esta legislatura?

Nada más, señor Presidente. Reitero mi anunciada petición de comparecencia del señor Ministro, o de quien proceda, para responder a todo lo que no ha podido responder hoy. Por ahora termino.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: En primer lugar, he de manifestar que nos congratulamos con las líneas maestras de definición de la política de ese Departamento que, a la hora de resumir —creemos que se establecen elementos diferenciales con respecto a situaciones anteriores de hace algunos años— implican, en primer término, una visión integral del sistema de transportes que consideramos que era absolutamente necesaria y que, implica, por tanto, las posibilidades de racionalizar las inversiones, elemento indudablemente esencial de nuestro sistema de transportes y, además, como ha especificado el señor Ministro, sin que ello conlleve el carácter excluyente de un modo por otro.

Vemos con enorme agrado que se empiezan a ver los resultados beneficiosos de una política de planificación a medio y largo plazo con carácter modal que, indudablemente, tiene derivaciones positivas para nuestro sistema industrial, ya que le permite planificar en ese plazo las inversiones necesarias para hacer frente a todas esas inversiones y a todos los procesos de investigación, de desarrollo tecnológico que conlleva.

Asimismo, nos congratula que una de las líneas maestras de la política sea el tema de la seguridad. El señor Ministro ha dicho que es objetivo permanente y prioritario, pero, además, nos congratula el hecho de que se empiecen a contemplar en la definición de esa política de seguridad los elementos humanos como elementos esenciales, con una política avanzada de formación profesional y con una política de mejora rápida y absolutamente necesaria de las condiciones de trabajo de aquellos que tienen la responsabilidad de llevar a buen puerto los medios de transporte, y eso a través de una política que no es imaginativa, porque la imaginación en nuestro país ha encubierto muchas veces improvisación, y que pretende una política sistematizada de investigación de causas de accidentes y de creación de instituciones como la Junta de Seguridad del Transporte, con una participación amplia de todos los agentes directamente interesados en esa política de seguridad, como un instrumento esencial de nuestra política de transporte.

Igualmente, creemos positivo el elemento de liberalización controlada que se define en la realización de la política de transporte; tiene que conllevar, indudablemente, incrementos de eficacia en el funcionamiento del sistema y tiene que conllevar modernización, pero debe llevar todo un conjunto de elementos de control que permitan que nuestro sistema subsista, sobre todo en aquellos segmentos en los que está sometido a unos niveles de competencia internacional muy fuertes.

Por último, consideramos muy importante una política rápida de integración en los ejes de una política europea que se comienza a definir.

Desde el punto de vista de un análisis sectorializado de los elementos que son referencia de actividad de este Ministerio, nos gustaría insistir en la necesidad de esa política coordinada entre nuestras capacidades industriales como país y toda una política de servicios de transportes que los elementos de planificación pueden permitir. Yo creo que por primera vez en nuestro país estamos viendo los resultados de esa política en lo que suponen incrementos de capacidad tecnológica, como puede haber conllevado el plan SACTA o como han podido conllevar otros elementos de planificación que en estos momentos, por poner un ejemplo puntual, puede suponer el tema del plan de flota y todo lo que significa una modernización de nuestra construcción naval, derivando la política de ayudas al sector del tráfico marítimo no sólo con la ayuda indiscriminada a los tráficos, sino con una política inteligente de primas al desguace, siempre que generen nuevas construcciones y, sobre todo, una política de renovación tecnológica de buques.

Creo que, en definitiva, esos son los elementos que necesita nuestra política de transportes. Actualmente, en función de las planificaciones que se nos anuncian en los terrenos ferroviario, del sector aéreo y en los demás terrenos, en función de las mismas deberemos detectar en un corto plazo de tiempo las mejoras importantes que superen una situación anterior enormemente anquilosada y donde la planificación brillaba por su ausencia.

En cuanto al transporte terrestre, nos gustaría que esa política de ayuda a la renovación de la flota estuviera también conectada de alguna forma con nuestro sistema industrial de vehículos de automoción, porque creemos que es importante, que es donde España tiene unas capacidades y donde hay que planificar esa situación.

Respecto al transporte ferroviario, nos parece lógico, por primera vez, la definición de tres ejes de actividad en la política del ferrocarril: tráficos de mercancías a grandes distancias y de grandes flujos; indudablemente, es un segmento en el que el ferrocarril debe ser enormemente competitivo con ventaja comparativa con respecto a otros modos y hay que potenciarlo a través de políticas complementarias de captación comercial agresiva con respecto a otros modos de transporte, entre otras cosas porque puede mejorar enormemente la seguridad de nuestras carreteras en el país; creemos importantísima la política de mejora de los transportes suburbanos. En este punto nos gustaría ver con mayor claridad una política de conexión con los transportes metropolitanos, concretamen-

te con el «metro» y con los autobuses. En nuestro país las estaciones no están bien conectadas con la red de «metro»; es un gran fallo; desincentiva la utilización complementaria de ambos medios de transporte en aquella persona que lo utiliza diariamente y creo que eso hay que revisarlo en profundidad; ambos sistemas no pueden tener una planificación independiente. Asimismo, consideramos que la atracción al ferrocarril vendrá a través sobre todo del transporte en viajeros por conseguir esos tráficos o trenes de gran velocidad que tienen que estar concentrados en líneas de gran tráfico sustitutivos de la carretera. Eso, que comporta, según anunciaba el otro día algún periódico, medio billón de pesetas de inversiones en el próximo quinquenio y que un 20 por ciento va a ser en material rodante, creemos que tiene que ser enormemente planificado con nuestro sector industrial de compañías auxiliares de ferrocarril.

Respecto al tema marítimo, pensamos que la política que implica el plan de flota es una política positiva, que debe generar una nueva situación en España, haciendo que nuestra flota sea competitiva en el terreno internacional.

Desde el punto de vista de la política de comunicaciones, nos gustaría resaltar que, aparte de que consideramos positiva también la política desarrollada por la Compañía Telefónica Nacional de España, no sólo en término de mejora de los servicios y de creación de nuevos servicios, sino también tener una visión más completa de integración en un «holding» industrial de carácter europeo que permita, fundamentalmente a nuestro país, mantener o aumentar su capacidad tecnológica en un sector que, indudablemente, tiene un carácter estratégico total, creemos que es una política acertada que, por primera vez, se empieza a definir en nuestro país y la apoyamos considerablemente.

Sin embargo, creemos que hay que hacer una política de corrección tarifaria en cuanto a su carácter social en el tema de las tarifas telefónicas. Creemos que ahí hay un costo adicional muy fuerte, en función de las personas que viven en los extrarradios de las ciudades y que, en definitiva, están utilizando un servicio de comunicación interna dentro de la ciudad y que los diferentes saltos de paso cargan excesivamente a segmentos de la población que, indudablemente, por la posición en la que están y por vivir en los extrarradios, generalmente por ser de condición más humilde, se ven enormemente perjudicados, y que ahí hay que hacer una política de compensaciones en la cuestión tarifaria de Telefónica, que, además, generalmente, debe conllevar unos incrementos de consumo total en esa área.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo a S. S. que se está terminando su tiempo.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Finalmente, con respecto a la política de turismo, creemos que los resultados son buenos, son espectaculares, yo diría, en el último año, que hay que continuar en esa política, pero hay que complementarla. Sabemos que no es competencia del Minis-

terio de Transporte, Turismo y Comunicaciones el tema del turismo interior, pero creemos que en nuestro país hay un margen amplio para la realización de un turismo social, sobre todo referido a la tercera edad, conectado con otros servicios públicos, como es el de la seguridad social en nuestro país y de utilización de algunas infraestructuras, como es el tema de los balnearios.

Nos gustaría una política del Ministerio que incentivara a las propias Comunidades Autónomas a hacer una política de desarrollo que, en definitiva, mejore las condiciones de vida de nuestros hombres de la tercera edad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, voy a tratar de contestar el máximo posible de las cuestiones que se me plantearon. Si alguna, por cualquier razón, me queda por contestar, porque no disponga aquí de los datos técnicos, se los enviaría, pero voy a pasar revisión a todas ellas.

Yo, señor Izquierdo, no dije en mi intervención que se fuera a utilizar como único elemento de regulación de la política de transporte ferroviario la rentabilidad, sino que lo que dije es que hay que tener en cuenta la especialización, para la cual el transporte ferroviario está mejor dotado, que es una cuestión distinta, aunque bien es cierto que también incluye la rentabilidad, pero va mucho más allá que esto. Y planteaba como áreas de desarrollo —yo creo que es importante recordarlo, de desarrollo del futuro del ferrocarril— tres grandes áreas: la de transporte de grandes cantidades de viajeros entre ciudades, que ahora puedo añadir, además, a distancia intermedia y alta velocidad; la de transporte de mercancías y la de transporte de pasajeros en grandes ciudades en tráfico de cercanías. Es evidente que este último, por citar un simple ejemplo, no está guiado en absoluto por criterios de rentabilidad, porque los resultados de explotación en este tipo de transportes son altamente deficitarios y, sin embargo, yo planteo en mi visión del futuro del ferrocarril el que se especialice en este tipo de transporte. ¿Por qué? Pues porque tiene un alto grado de rentabilidad social, que también incide en lo que uno tiene que pedir cuando hace planificación y cuando hace política de transporte.

Por lo tanto, no está en absoluto reñido este futuro plan de transporte ferroviario, que se hará público en breve, con atender zonas menos adelantadas de nuestro territorio, sino lo que se plantea para el ferrocarril es especializarlo y especializarlo para que dé un servicio más eficaz, porque otros servicios los puede dar mejor otro tipo de transporte. Entonces, no es bueno mitificar el tipo de funcionamiento y el tipo de servicio que debe dar el ferrocarril, sino que hay que tratar de potenciarlo, porque en esa potenciación está su futuro. De lo contrario, el ferrocarril tendría poco futuro y desde el Ministerio y desde el Gobierno creemos ciertamente que el ferrocarril tiene capacidad de competir con medios de transporte, medios de

transporte que aparecen en tiempos posteriores como el de aviación, y esa capacidad de competir, de mantenerse activo frente a ellos, es lo que tratamos de potenciar.

Yo no hablé en absoluto de eliminar ningún tramo de ferrocarril. En toda mi intervención no encontrará usted ninguna mención a eliminar ningún tramo de red ferroviaria. Por tanto, no voy a entrar a contestar el que usted me diga o pretenda decir que yo hice alusión a este tipo de cuestiones. Desde luego, lo que está claro —y con esto contesto a una serie de preguntas relacionadas con cierres de líneas— es que nosotros mantenemos la política que se aplicó, de que todas aquellas líneas que no traspasaran aquel umbral mínimo de relación ingresos-gastos van a seguir cerradas. Por lo tanto, es una decisión ya adoptada, que creemos que fue acertada, por otra parte, y que sustituyó el servicio que se daba a través de aquellos ferrocarriles por medios de transporte alternativo, sin disminuir su calidad. Fue, simplemente, una sustitución de un medio de transporte por otro.

Le quiero contestar a una pregunta anecdótica que usted me hacía sobre el tráfico nocturno en Valencia. El aeropuerto de Valencia, que plantea su cierre en horas nocturnas, lo hace porque no hay tráfico. Esta es la razón por la cual se plantea cerrarlo, y se plantea su cierre con la salvedad de que, si algún tráfico nocturno quiere entrar y lo avisa, se abre el aeropuerto. Luego no hay absolutamente ninguna limitación al tráfico por el hecho de que se plantee su operación a una longitud menor H-24, primero porque es que los datos demuestran que no hay prácticamente tráfico nocturno, no lo hay, y, segundo, si eventualmente lo llega a hacer y hay alguien que quiera operarlo y lo pide, el aeropuerto se abre. Por tanto, no hay ninguna dificultad, y esta es la situación objetiva en el aeropuerto de Valencia.

El señor Tamames, de Izquierda Unida, me dice que no son necesarias las cifras del producto interior bruto. Yo creo que para hacer política y, sobre todo, para hacer una exposición, siempre es bueno sopesar el nivel y la dinámica de cada uno de los sectores. Por lo tanto, me parecía, simplemente, un elemento para completar las medidas políticas que se tomaban, pues, dando las dimensiones del sector. Pero esto el señor Tamames sabe que es una cuestión anecdótica.

Me acusaba, o nos acusaba en el Ministerio, de falta de imaginación y de lagunas; pero, yo, por más que atendí a toda su intervención, no le vi la imaginación tampoco, señor Tamames, yo no vi la imaginación en sus propuestas, en absoluto, porque usted primero nos habló del ancho de vía europeo, y no entendí muy bien si lo que está planteando es que cambiemos todo el ancho de vía española al ancho europeo. Me parece que esto no es, en absoluto, de recibo y que a usted no se le ocurriría plantearlo, pero, entonces, no veo cuál es la imaginación de hablar del ancho de vía europeo, cuando usted está planteando que no quiere introducirlo para toda la red española, salvo que quiera tener dos anchos de vía en España, lo cual sería una situación realmente complicada y que a mí me cuesta trabajo imaginar; efectivamente, me cuesta trabajo imaginar que en España tengamos dos anchos de vía y

que tengamos dificultades para operar dentro de nuestro territorio, añadiría, a las que ya tenemos para operar fuera, con lo cual la situación sería muchísimo más complicada.

De todos modos, usted sabe que, con relación al ancho de vía europeo, hay una característica importante en nuestra tecnología, y es que tenemos una tecnología de cambio de ancho de ejes en ferrocarriles extraordinariamente desarrollada, más desarrollada incluso que la de la Unión Soviética, que nos hace que podamos —puedo utilizar la expresión— controlar perfectamente los tráficos hacia la Comunidad Europea y desde la Comunidad Europea hacia aquí, de forma que los trenes que entran y salen de nuestro país tienen que utilizar esa tecnología que es nuestra; no nos plantea ninguna dificultad, porque eso se puede hacer en un tiempo mínimo y, por tanto, nos eliminamos el tener, ni siquiera que plantear, lo que sería el cambiar de ancho de vía, que no está, en absoluto, dentro de los planes del Ministerio.

Las velocidades de 160; y no planteé que fueran velocidades medias. Dije que, por primera vez en la historia, este año se alcanzaron velocidades de 160 en tramos específicos de la red. Esto es un avance importante. Me parece que es un avance lo suficientemente importante como para considerarlo como un elemento positivo en nuestra circulación ferroviaria. Se alcanzó, por primera vez en la historia, una velocidad en determinados tramos de 160, y forma parte de los objetivos inmediatos de transporte ferroviario el establecer esos 160 kilómetros en todo el tramo, por así decirlo, del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid, de forma inmediata. Pero es que vamos a ir a más. El plan de transporte ferroviario lo que pretende establecer es una velocidad comercial de 200 kilómetros hora en las principales redes arteriales de nuestro país. El hecho de que ya hayamos conseguido los 160 parece un elemento lo suficientemente importante como para poder decirlo, porque, efectivamente, se pone de manifiesto que se está avanzando.

Me planteaba qué se va a hacer con el cruce del Estrecho. Como usted sabe, se sigue avanzando en los estudios de un proyecto de enlace fijo a través del Estrecho. No está claro todavía cuál es la posibilidad técnica. Son unos estudios que van a necesitar tiempo por su propia dimensión. Por parte del Gobierno español hay un gran interés en esta cuestión y seguimos dedicándonos a este estudio. ¿Qué hacer en el plazo intermedio? La verdad es que los problemas de congestión se plantean en momentos punta. Establecer un sistema «Flexilink» en este momento no sería rentable ni aconsejable. Lo que sí es aconsejable, cuando menos en términos globales, es hacerlo en épocas puntas, y este verano ya se estableció. Se reforzaron con barcos de otras características especiales los servicios del Estrecho en las épocas puntas, de forma que se alivió de manera notable el atasco que se venía produciendo tradicionalmente.

Me preguntaba si se va a cerrar más vía. Ya contesté que, desde luego, no se prevé el cierre de ninguna vía en este momento. Tampoco se va a abrir ninguna con respecto al contrato-programa aprobado anteriormente. Los

novecientos y pico de kilómetros cerrados lo seguirán, porque las condiciones en las que se dio su cierre se mantienen. El nivel de cobertura es ínfimo y, por tanto, no se va a considerar su apertura.

El problema de transporte aéreo usted lo centra en una cierta carencia de competitividad por parte de Iberia. Pregunto si estamos preparados para la nueva etapa en la Comunidad Europea. Yo afirmo que sí. Yo afirmo que las líneas aéreas Iberia están perfectamente capacitadas para afrontar el nuevo sistema que se establece de competitividad en la Comunidad Económica Europea. En ese sistema estamos nosotros presentes. Entramos en política de transporte en un momento justo. La política se va a hacer con nuestra presencia. No así otras políticas que, como se sabe, vienen ya de la propia época de la fundación de la Comunidad Económica Europea. En la política de transporte estamos interviniendo y, por tanto, se hará, como decía en la intervención, combinando los intereses de los usuarios al mismo tiempo que teniendo en cuenta las características de nuestras compañías de aviación. Desde luego, no hay ninguna resistencia por parte de Iberia al tercer nivel, absolutamente ninguna. Esta regulación va a ser prácticamente inmediata, como acabo de anunciar en mi exposición anterior. Previsiblemente la primera compañía de tercer nivel que aparezca sea en Canarias, porque es la zona que se presta mejor a este tipo de transporte aéreo.

No coincido con su afirmación de que el teléfono esté cada vez peor. Creo que en estos cuatro años se ha hecho un esfuerzo muy notable, en calidad y en cantidad, en la extensión del servicio telefónico. No creo que sea éste el momento oportuno para leer las cifras pero, en todo caso, se las haré llegar, con respecto al volumen de extensión de telefonía rural, de telefonía urbana, y creo que los niveles de calidad en teléfonos son suficientemente conocidos como para no tener que entrar en este tipo de cuestión.

Se plantearon por parte de muchos señores Diputados determinadas cuestiones en relación con el funcionamiento de Correos. Yo no voy a afirmar aquí que Correos sea el mejor de los mundos; lo que estoy afirmando es que Correos mejoró en estos años, que es distinto. Estoy afirmando que la política que se está aplicando en relación con Correos está dando como resultado unas mejoras que van poniendo de manifiesto los índices de calidad. Yo decía hace un rato que uno de los índices señalaba una subida de cinco puntos. Puedo decir que el grado de calidad de cartas y tarjetas medido en tipo «standard» fue de 96,3 en 1983, se mantiene en 1984 y sube a 98,36 en 1985. Esto quiere decir que, efectivamente, estamos asistiendo a un proceso de mejora en el servicio de Correos.

Por parte de los representantes del PDP se plantea la existencia de sistemas para la renovación de flotas de viajeros desde antes de 1982. Creo que ésta era la cuestión. Yo no pongo en duda la existencia de. Lo que sí planteo es que la renovación de flota de transporte de forma importante se está incrementando desde el año pasado. En las estadísticas de la evolución de flota de transporte en general, no solamente de viajeros —afortunadamente es

posible llevarlo a mayor generalización—, se advierte su modernización, su rejuvenecimiento, que es el dato importante, desde hace aproximadamente un año, lo cual pone de manifiesto que es consecuencia de alguna política aplicada, desde luego, con posterioridad a 1982, no con elementos anteriores. Pero es que también la magnitud de los créditos disponibles es claramente superior, en este año respecto a 1982. Yo no ponía en absoluto en duda que las líneas de crédito existieran anteriormente.

El plan de pasos a nivel es una de las políticas de infraestructura que sigue el Ministerio. Se hace en conciertos, en muchos de los casos, con Comunidades Autónomas. Por supuesto, no tengo aquí los datos, pero le enviaré todo lo realizado en 1984-1985, lo que se va a hacer en 1986 y, en algunos casos, las previsiones para los próximos cuatro años, porque están en este momento en proceso de negociación con alguna Comunidad Autónoma.

Creo que los resultados de la Ley de Sanciones son evidentes. Si usted habla con algún transportista, le puede decir que el resultado de esta Ley es una mejora en la calidad del transporte, una mejora notable en las condiciones en las que se realiza el transporte, una mejora notable en las condiciones de trabajo que se dan en el transporte, tanto de viajeros como de mercancías. En general, esta Ley contribuyó de forma notable a ese proceso de rejuvenecimiento de la flota de transporte en nuestro país, en la medida en que las inspecciones que se hicieron, basadas en toda esta Ley, eliminaron del tráfico sectores del parque que estaban claramente obsoletos.

No coincido con su afirmación de que los aeropuertos españoles sean un desastre. No solamente no coincido, sino que constato que muchos aeropuertos españoles, en su nivel de atención y de servicio, son perfectamente homologables a aeropuertos europeos, por una parte. En segundo lugar, el servicio está mejorando notablemente. En tercer lugar, en mi exposición hacía una declaración política en el sentido de proceder durante estos cuatro años a mejorar la calidad del servicio que se da al viajero, porque todavía existen deficiencias. No voy a decir tampoco que en estos cuatro años hayamos solucionado todos los problemas que había en los aeropuertos en relación con la atención al viajero, que es a lo que usted se refería, puesto que no mencionó lo relativo a la seguridad, si no entraría ya en ella inmediatamente. Nos quedan ámbitos por cubrir (es uno de los retos que podrá observar cuando lea con calma mi primera intervención, que planteé, además, con un cierto detalle), en cuanto a niveles de atención a los viajeros y en niveles de rentabilidad de la propia instalación de los aeropuertos.

Los días rojos en RENFE. Es una política comercial de establecer unas tarifas en días en los que el sector está extraordinariamente sobrecargado, no como elemento de desalentar, sino como un elemento de compatibilizar una oferta con una demanda. Pero la verdad es que los días son tan pocos que no tiene importancia en cuanto a desalentar el tráfico que se da en trenes.

Usted habló de la balanza de fletes. Creo que este sector marítimo está atravesando un momento difícil. La crisis económica golpea de forma importante todo el sector

del transporte, sector final que siempre tiene menos capacidad de defensa con relación a otros sectores por la propia ley de funcionamiento de nuestros sistemas económicos, y la Marina Mercante es, sin duda, uno de los sectores que está soportando de forma notable esta crisis; crisis que vienen soportando, no solamente nuestra flota mercante, sino todas las flotas mercantes europeas. No creo que la cuestión sea simplemente una mención más o menos aislada a la balanza de fletes, sino que es mucho más compleja. Creo que se repartió por el Ministerio el plan de flota, donde se hace un informe detallado de la situación del sector y se diseña una política a cinco años, no solamente para mejorar la balanza de fletes, en la cual estamos incidiendo de una forma importante —si usted analiza el tráfico de exportación de determinados productos verá que estamos ganando mercado en los últimos dos años, precisamente por la política de ayudas que se está siguiendo desde el Ministerio y que se va a mantener—, sino que se va más allá y se diseña una política activa para conseguir una flota competitiva que se vislumbra en los próximos años dentro del marco de actuación de la Comunidad Europea. Luego no se trata solamente de analizar cuál es la evolución concreta y específica del mercado de fletes, sino que la cuestión es mucho más compleja y el diseño político del Ministerio, en mi opinión, es desde luego más ajustado.

En cuanto al servicio de correos, contesté con estos datos, y sigo diciendo que se mejoró el mismo. La mecanización, la automatización y el proceso de racionalización que se están dando, significa que el servicio está mejorando. Evidentemente, no está en el mejor de los mundos posibles, pero es que el Gobierno socialista lleva cuatro años y el problema de Correos se arrastra desde mucho antes.

No creo, señor Diputado del PDP, que usted me pueda acusar de hacer siempre el mismo discurso en relación con los turistas: millones de turistas e incrementos. Creo que sí es importante. El traer más millones de turistas e incrementar el nivel de ingresos en tasas, como este año, que en pesetas —y hablo de memoria— empiezan a rondar el 20 por ciento y en dólares superan el 30 por ciento, casi en torno al 40, yo creo que no se puede decir con seriedad que no es importante. A mí me parece que es extraordinariamente importante.

Usted plantea como una dificultad del sector el que existan plazas no legalizadas que hacen competencia desleal a las plazas legalizadas. Existen unos sistemas de inspección, que en estos momentos están transferidos a las Comunidades Autónomas, que deben operar, pero yo creo que esta cuestión, que existe, que está ahí, que los propios estudios de la Secretaría General de Turismo ponen de manifiesto, no debe empañar en absoluto el hecho de que los resultados turísticos sean realmente buenos este año. Afortunadamente para todos, las perspectivas siguen siendo las de mantener esta situación, vamos a decir boyanante, del sector turismo en nuestro país, porque significa prácticamente el 10 por ciento de nuestra economía y cuando se habla de esta magnitud económica, siempre es bueno poder decir que este año las cosas fueron muchísimo mejor que otros años.

Por parte del señor Diputado de Minoría Catalana se hicieron unas alusiones a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Creo que me disculpará y entenderá si pospongo la contestación al debate de totalidad, porque va a ser el próximo martes. En consecuencia, me parece redundante que hagamos aquí un predebate para que el próximo martes tengamos otra vez el debate de totalidad en relación con esta Ley. Y le puedo asegurar que el espíritu del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en lo que respecta a las Comunidades Autónomas es de auténtica colaboración. Este es el espíritu con el que fue elaborado, discutido, y con el que llega a este Parlamento.

Me planteó una serie de cuestiones y tengo que confesarle que no entendí excesivamente bien cuando me habló de que en la coordinación con la Comunidad Europea no quedaban perfectamente ubicadas las Comunidades Autónomas. No entendí lo que me quiso decir. Entonces, me dispensa si no le contesto.

En relación con la obra ferroviaria de Pueblo Nuevo, de Barcelona, es un acuerdo firmado por cuatro partes, como usted sabe, en el que la aportación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es posterior a una primera aportación de la Generalidad. Según mi información, esto está marchando perfectamente, con arreglo a lo previsto. No hay ningún retraso. Además, desde el Ministerio nos encontramos orgullosos de la firma de este acuerdo para la renovación de este sector de ferrocarril de Barcelona porque sienta un precedente importante y, además, existe una voluntad coordinada de los cuatro firmantes del acuerdo de cara a la Olimpiada a celebrar en el año 1992 solicitada para Barcelona.

El señor Sanuy me plantea, primero, una cuestión relacionada con el aeropuerto de Barcelona. Yo tampoco coincido con su visión absolutamente oscura y negativa sobre la situación en la que se encuentra la terminal del aeropuerto de Barcelona. Creo que es bueno siempre precisar de lo que estamos hablando. El señor Sanuy se refirió única y exclusivamente a la terminal. No coincido en absoluto con la apreciación que el señor Sanuy hacía sobre que todo estaba mal, todo era un desastre. Existe por parte del Ministerio un proyecto de reforma de la terminal del aeropuerto de Barcelona, que está en proceso de avance en este momento, pero por la propia rapidez con la que va a funcionar el Plan de aeropuertos, no parece aconsejable adelantarlo a este Plan. Si en este Plan, que es de aparición inmediata y que no va a significar el retraso de ninguna obra, se constata que la terminal del aeropuerto de Barcelona está insuficientemente dotada con respecto a sus posibilidades y necesidades futuras, no le quepa ninguna duda de que esto se va a hacer inmediatamente. De todos modos, existen ya avances de proyecto en relación con la terminal de Barcelona, pero sigo insistiendo en que no coincido en absoluto con la visión que el señor Sanuy daba de la situación del aeropuerto de Barcelona.

Después habla del área de Turismo, con la que el señor Sanuy debería estar familiarizado, aunque cuando da cifras de presupuestos se le escapan terriblemente. El pre-

supuesto para promoción de la Secretaría General es de 4.000 millones, no de 17.000 millones. Cuando hace alguna referencia a cuestiones de transferencias con carácter exclusivo a las Comunidades, el señor Sanuy sabe que esto no es así, que hay competencias que mantiene la Administración central, tan importantes como la de promoción del turismo, que, además, está dando un buen resultado este año. Señor Sanuy, me parece que es un mal momento para decir que la Secretaría General de Turismo, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, no ejerce bien sus funciones, como usted parecía establecer en su intervención, en un año en el que el número de visitantes, turistas e ingresos se incrementó en nuestro país en la forma que lo hizo. Cuando lo que desde la Secretaría General de Turismo se hace es esta promoción exterior y cuyo resultado es el que está dando, me parece que es un mal momento para decir que no se está operando bien desde el Ministerio. Yo creo que todo lo contrario. Podría citarle casos concretos que usted, sin duda, debería conocer, como es el del mercado británico, que el año pasado disminuyó en un millón de turistas. Nos planteamos el año pasado, desde el Ministerio, recuperar ese millón de turistas, se hizo una campaña dedicada especialmente a esto y, en lo que llevamos de año, está recuperada esa cifra. Eso da idea de la eficacia con la que se trabaja desde la Secretaría General en temas de promoción. Por tanto, ni siquiera me parece aceptable, en ese contexto, contestar a su alusión de promoción equivocada y de que se dan premios porque se hace la promoción. El resultado de la promoción es el número de turistas que nos está visitando y los ingresos que estamos teniendo, y los números hablan por sí solos.

El señor portavoz del CDS me plantea una auténtica letanía de preguntas, de la cual voy a tratar de contestar lo máximo posible. Desde luego, en toda esta serie de preguntas, que no cuestiono en absoluto, constato que no veo ninguna propuesta alternativa. Por parte del portavoz del CDS no se establece en su intervención ninguna propuesta alternativa, simplemente se van haciendo preguntas específicas sobre temas concretos.

Cuando el señor Rebollo me plantea que yo hago un informe típico de Ministro, podría hablarle también del informe típico que va a hacer él, pero no voy a hacerlo. Me permitirá que no lo haga. Si analiza porcentualmente cómo fueron las intervenciones, no cabe duda del tipo de informe que hace el señor Rebollo, y todos entendemos que las deformaciones siempre se mantienen; deformaciones en el buen sentido. Desde luego, yo no sé si el reparto de competencias entre el Ministerio y RENFE fue, en otros tiempos, de las características que el señor Rebollo pretende establecer cuando hablaba de una cierta dimensión de politización en las decisiones técnicas del Ministerio y una cierta tecnificación en las decisiones de RENFE. No, las decisiones son de política de transportes y, cuando se realizan, se hacen técnicamente de forma igual por la Dirección General de Infraestructura que por RENFE. Una vez que se establece una nueva obra o la renovación de una antigua, etcétera, el que lo realice lo hace con los criterios técnicos de eficacia exactamente iguales

en un tiempo que en otro. No sé si en otros momentos del Ministerio, anteriores al Gobierno socialista, esto no fue así.

La coordinación con el MOPU se establece mediante relaciones bilaterales entre los dos Ministerios y específicamente en el área del transporte terrestre, pues la cuestión está muy clara, porque ya existe un plan de carreteras realizado por el MOPU teniendo en cuenta las previsiones futuras de tráfico, de transporte de mercancías, de viajeros y de tráfico privado que justifica perfectamente y avala la magnitud e importancia y que pone de manifiesto la relevancia del Plan de carreteras.

No existe ningún proyecto para establecer un porcentaje de impuestos sobre combustible para conservación de carreteras, entre otras cosas porque la decisión de la conservación de carreteras tiene que ir más allá de un mero porcentaje automático. Es una decisión importante que en muchos momentos puede requerir porcentajes superiores a lo que aparece en estos impuestos. La unidad de caja en la recaudación por parte del Estado es importante y puede llevar en muchos años a dedicar a nuevas inversiones, a reposiciones en carreteras, cantidades muy superiores a lo que podría significar un determinado porcentaje de impuestos sobre el combustible, como puede ser el año próximo.

Desde luego el sistema de comunicación tren-tierra se va a acabar en los plazos establecidos y va a surtir el efecto que decía antes de incrementar de forma muy notable los niveles de seguridad en los que se desenvuelve el ferrocarril.

No existe ninguna visión de establecer una policía de transporte diferenciada de la Dirección General de Tráfico —me parece que ésta era su pregunta específica—, sino que la inspección, el control de las condiciones de transporte se hará por los inspectores del Ministerio de coordinación con la Dirección General de Tráfico. No existe la intención de hacer servicios paralelos que al final siempre producen como consecuencia un peor funcionamiento.

Desde luego, la política de construcción naval la determina el Ministerio de Industria. Lo que determina el Ministerio de Transportes es la política de transporte marítimo, que es distinto. La política de construcción naval, lo que hacen los astilleros, cómo se reestructuran, qué condiciones de competitividad establecen, es una decisión industrial que le corresponde al Ministerio de Industria; me parece que esto no admite la más mínima discusión. Lo que se hace desde Transporte es diseñar una política de transporte marítimo que no esté en función de la construcción naval. Esto sí que es importante y, además, es la primera vez que se hace probablemente en la historia de este país con el plan de flota: diseñar una política de transporte marítimo que tiene como objetivo hacer una determinada flota, conseguir que sea competitiva, que sea eficaz, que sea rentable, que funcione y no hacerlo en función de una construcción naval que produce barcos que después no se pueden utilizar; se hace desde la cabeza a los pies. Es indudable que va a llevar aparejada la construcción naval, pero se hace siempre pensando en el es-

tablecimiento de un sistema de transporte marítimo que funcione y que arrastre, en la medida de lo posible, la construcción naval como sistema integrado y vertical de transportes.

En relación con el balance social de RENFE, ya he informado antes y quiero englobar las contestaciones. Nosotros, cuando hacemos la política de transporte ferroviario, estamos teniendo en cuenta elementos sociales y, vuelvo a repetir, el tráfico de cercanías. En mi intervención hablaba de las tarifas regionales, de transporte regional de RENFE; hablaba de las tarifas de determinados servicios de RENFE no de lujo que van a tener que mantener una determinada dimensión social. Desde luego, por política social no entendemos el mantenimiento de líneas que no se utilizan, cuyo nivel de cobertura de ingresos sobre gastos está por debajo de aquella cifra realmente exigua que se establecía cuando se habló de cierre de líneas. Por lo tanto, repito lo dicho, no vamos a revisar aquellos criterios. Cosa distinta es que en alguna de ellas se demostrase que lo superan y, en consecuencia, se estudiaría. Tampoco contemplamos el cierre de ningún aeropuerto. RENFE, evidentemente, va a subsistir y pretendemos que subsista como línea separada. No vamos a proceder a la integración de FEVE en RENFE, sino que FEVE seguirá siendo una empresa diferenciada de RENFE.

En dobles vías, en el tráfico ferroviario del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid se está avanzando de forma importante, y yo le puedo enviar al señor Rebollo cuáles son los niveles de inversión de estos dos últimos años, el número de kilómetros construidos, situación en la que se encuentran, etcétera. Desde luego, sigue siendo uno de los objetivos importantes del Ministerio.

En relación con lo que antes le contestaba al señor Tamames, se trata de extender esta velocidad de 160 kilómetros de tramos concretos a tramos ya genéricos que cubran todo el trayecto entre ciudades-destino y ciudades-finales, y no como en este momento que todavía permanece en algunos tramos y en otros no.

Entre las competencias del Ministerio está la de las redes de transporte mediante telecomunicación, donde actualmente la red está dispersa. Como S. S. sabe, desde hace un año se crea la Secretaría General de Comunicaciones en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que integra la Dirección General de Telecomunicaciones, en el que se plantea como uno de los objetivos prioritarios y claves, conseguir la unificación de las redes. Conseguir la unificación es uno de los elementos que aparecerá en la futura ley de ordenación de las telecomunicaciones, porque la tecnología señala esta dirección y porque la economía y la rentabilidad también señalan esta dirección.

En teléfonos de servicio público se ha hecho un esfuerzo importante en estos últimos cuatro años. Se va a seguir haciendo por parte de Telefónica en los próximos cuatro años y adicionalmente este Gobierno —lo decía en mi intervención con un cierto detalle— pone en marcha, a través del Ministerio, el próximo año 1987 el programa STAR que va a tener una influencia notable en el avance de las telefonías en territorios menos adelantados, entre

los que se encuentra también la telefonía rural. Pero el avance del STAR va más allá de la telefonía rural. También incluye la telefonía rural, pero va al establecimiento de servicios de telecomunicación en zonas que en este momento, por ausencia de redes suficientemente desarrolladas, no están ejerciendo. Por tanto, el hecho de que este año ya en el presupuesto del Ministerio de Transportes aparezcan 3.000 millones dedicados a este programa, pone de manifiesto la decidida voluntad política de seguir adelante con el proceso de extensión de servicio y, sobre todo, con el proceso de extensión de servicio en territorios menos adelantados.

No coincido en absoluto con su apreciación sobre la Caja Postal, poniendo de manifiesto en su intervención que porque obtiene buenos resultados es poco social. Me parece que las dos cuestiones no están en absoluto reñidas. Yo le invito a que usted vea en créditos hipotecarios cuáles son los tipos que se aplican en la Caja Postal y en otras Cajas. Desde luego, la actuación que se hace reúne los dos requisitos; lo que sucede es que la gestión es buena y yo, ¿qué quiere que le haga?, no lo puedo negar, es así simplemente.

No hice mención al personal ni a muchas otras cuestiones del Ministerio porque la intervención que duró, señor Trillo, una hora y diez minutos exactamente, tiene unos límites temporales que no se deben sobrepasar. De todos modos, lo que sí le puedo decir es que, en términos de formación de personal ferroviario, el Ministerio tiene desarrollados planes concretos en este momento, y en controladores aéreos está en un proceso de avance conjuntamente con el colectivo, que promete dar buenos resultados no solamente en problemas de formación profesional y de formación de los controladores, sino también de las condiciones en las que desarrollan su actividad, etcétera.

El Grupo Popular me plantea, primero, dos preguntas concretas que yo creo que puedo contestar, a pesar de ser preguntas muy específicas. No va a haber un cambio de operación de Iberia por Aviaco en el aeropuerto de Asturias ni un cierre de líneas altamente deficitarias. Creo que su pregunta con esto queda perfectamente contestada; no lo va a haber. Sobre el cierre de líneas altamente deficitarias, con la reapertura de la línea Palazuelo-Astorga, que me preguntaba el señor Diputado, queda contestada con lo que dije anteriormente. La revisión del contrato no implica la modificación de los criterios aplicados anteriormente y, por consecuencia, en tanto se mantengan estas condiciones no se va a reabrir ninguna línea.

Señor Trillo, yo no le voy a discutir que mi intervención y la de mi predecesor en el cargo, el señor Barón, fueran muy similares; entre otras cosas parece altamente razonable porque los dos somos Ministros de un Gobierno socialista. En lo que sí discrepo es en que haya sido una intervención a la ligera. Le faltó a usted decir por qué hizo esta afirmación. No es bueno hacer calificativos cuando después no se justifican.

Yo, señor Trillo, sí me siento orgulloso de los resultados de la Caja Postal, se lo digo con toda claridad. Usted decía que no es para sentirse orgulloso, pero yo sí lo estoy. Creo que son unos resultados lo suficientemente buenos,

en términos comparativos con el resto del sector, como para sentirme orgulloso de que esté funcionando tan bien como lo está haciendo. Es una de las instituciones financieras que está funcionando mejor en este momento en el país.

Como he dicho en anteriores intervenciones, y no pretendo afirmar que el funcionamiento de Correos sea el mejor de los posibles; lo único que digo —y lo sigo manteniendo— es que en estos cuatro años hemos conseguido mejorar el funcionamiento del servicio y que es una de las prioridades de este Ministerio —y lo va a seguir siendo durante estos cuatro años— mantener el incremento y la mejora —si es posible acelerándolo— del funcionamiento de Correos. Somos conscientes de la importancia de este servicio, somos conscientes de todo lo que significa y estamos dispuestos y tenemos la voluntad política de hacer que Correos gane el reto de la modernidad. Yo le puedo decir que los «standards» del funcionamiento de Correos en nuestro país soportan comparaciones con países como Francia y Alemania.

El hecho de que Correos haya establecido el funcionamiento a través de sus propios aviones es porque da mucho mayor flexibilidad en el funcionamiento —no sólo están operando en líneas Madrid-Barcelona— y el tenerlos da la posibilidad de hacer algo que estamos estudiando ahora, que es la reordenación del sistema de tráfico dentro de España, evitando en la medida de lo posible —insisto en que estamos estudiándolo— el funcionamiento radial. Esto significa que el sistema de transporte propio, que es el que va se está aplicando, es altamente rentable para Correos, que también opera con el criterio de su propia rentabilidad.

No tenemos en perspectiva —lo hubiera dicho en mi intervención— ninguna ley general marco del turismo para armonizar las competencias. No existe en perspectiva, repito, una ley de estas características.

Las pérdidas de RENFE tienen un nivel considerable. De todos es conocido también que hemos cambiado los criterios de contabilidad y, por tanto, cuando se habla de evolución comparada hay que hacerla en términos de criterios contables homogéneos. Lo que sí puedo decir es que en 1985 las pérdidas —por utilizar su misma expresión— de RENFE fueron menores que en 1984, con lo cual parece que se invierte una tendencia que venía operando de incremento de los déficit de explotación de RENFE en los últimos años. Esto es un avance que consideramos significativo y que trataremos de mantener en lo sucesivo.

El funcionamiento de RENFE se encuadra en esta gran línea del plan de transporte ferroviario que pretende conseguir dos objetivos: primero, dar un mejor servicio viajeros, mercancías, cercanías y suburbanos) y, al mismo tiempo, ello es perfectamente compatible con una mayor rentabilidad. Esto forma parte de un plan ambicioso que vamos a establecer para RENFE y cuya realización va a empezar el próximo año 1987. Por tanto, no estoy hablando de proyectos de futuro, sino de realidades prácticamente tangibles que vamos a establecer.

Los criterios con los cuales se hicieron los nombramientos en RENFE —y no voy a entrar en el análisis anecdó-

tico de lo que usted me dice porque, la verdad, no lo sé, pediré que lo investiguen y dará la contestación— son de eficacia, porque pretendemos que RENFE funcione al máximo posible, teniendo en cuenta elementos de competitividad, de competencia y ganando cuotas de mercado. Para hacerse este planteamiento, cuotas de mercado en transporte de viajeros y cuotas de mercado en transporte de mercancías, el criterio que rige en la actuación empresarial de RENFE es de eficacia.

Usted ha dejado fuera al transporte aéreo. A mí me hubiera gustado hablar de ello ahora, pero estaré encantado de hacer una comparecencia cuando sea preciso para tratar de este tema y de todos los que haga falta. Creo que, a grandes rasgos, he contestado, sin dejarme ninguna, a todas las preguntas de los Grupos de la oposición.

Quería hacer una serie de observaciones sobre la intervención del Grupo Socialista, agradeciendo, en primer lugar las observaciones sobre el planteamiento político que se hace desde el Ministerio. Estoy de acuerdo en la importancia de operar en política de transporte con planes a medio plazo, sabiendo perfectamente cuáles son los objetivos que nos estamos trazando y sabiendo, dentro de la medida de lo posible, cuál es el papel que estamos definiendo para cada modo de transporte. Es bueno que esto se opere dentro de la política del Ministerio, fijando y marcando objetivos —objetivos deslizantes, porque son planes deslizantes— que orientan al sector, pero que al mismo tiempo dejan la posibilidad de que el propio mercado y el propio funcionamiento fáctico de la competencia ordene cuáles son los criterios de eficacia con los cuales cada tipo de transporte modal debe establecer su propio funcionamiento.

En cuanto a la cuestión de renovación de flota del transporte por carretera y también del transporte por ferrocarril, no cabe duda de que existe una inmediata y evidente ligazón con la propia industria nacional, porque nosotros cuando planteamos esta política la planteamos integrada. No es que se obliga a nadie a que tenga que adquirir los vehículos de fabricación nacional, pero lo que se hace es un planteamiento vertical, de forma que si la flota rejuvenece y por tanto hay nuevas adquisiciones, el sector de producción debe estar preparado para hacerle frente. Las cifras del año pasado lo ponen claramente de manifiesto: el crecimiento del parque móvil de cabezas-tractores de remolques de transporte por carretera creció de forma notable y ese crecimiento se notó inmediatamente en el proceso de producción. Es decir, fue la propia industria nacional la que mayoritariamente absorbió el crecimiento de la flota.

Yo creo que la filosofía del PTF es la más ajustada que se puede hacer para el ferrocarril y es la que define un ferrocarril de futuro. Nosotros pretendemos que el ferrocarril funcione mejor y aguante ese reto que le viene en el futuro con medios de transporte altamente competitivos y muy eficaces como son el transporte por carretera, el transporte aéreo y el transporte marítimo. El ferrocarril va a tener que hacerles frente, porque es un medio de transporte que nace en otro momento y ahora tiene que hacer ese salto cualitativo de ponerse en condiciones

de competitividad. Nosotros creemos que es perfectamente adaptable a esta nueva situación.

Por otra parte, la política de comunicaciones dentro de la Comunidad efectivamente pasa por la necesidad de establecer la Comunidad Europea como un pilar fundamental con tecnología y capacidad de competencia frente a los Estados Unidos y a Japón. En este papel, y en la medida en que está empezándose a desarrollar y a llevar adelante esta política, España está jugando un papel importante. En la política comunitaria que concierne al sector transporte y comunicaciones, en la medida en que estamos en procesos muy iniciales, España está participando muy activa en el diseño de esta política. Esta es una ventaja sin duda notable para este sector.

Señor Presidente, creo que con esto he contestado prácticamente todas las cuestiones. Muchas gracias.

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

La Mesa ha acordado, oída la Junta de Portavoces, abrir un turno, en el cual se dispone de la mitad del tiempo empleado en el turno anterior, para formular preguntas o pedir aclaraciones de forma escueta y breve. Recalco que no se abre un turno de debate, no se abre un turno para fijar posiciones de nuevo, sino que exclusivamente se abre un turno —y ruego a SS. SS. que lo aprovechen de la forma que he expresado y que ha acordado la Mesa, oída la Junta de Portavoces— para hacer preguntas o pedir aclaraciones de forma escueta y precisa.

¿Petición de palabra? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Ramón Izquierdo.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Se nos ha dicho que eliminar determinados tramos de ferrocarril responde a un criterio de especialización, aunque se admite la posibilidad de que un elemento integrante de esa especialización sea la rentabilidad. Pero también se nos ha dicho que no se va a cambiar el criterio de eliminación de aquellos tramos o servicios en los que no exista el nivel de cobertura ingresos sobre gastos. Mi pregunta, naturalmente, tiene que ser si efectivamente va a mantenerse ese criterio con un carácter de posible ampliación, y sobre todo, si se va a renunciar a la política de crear la posibilidad de promocionar riqueza y bienestar social no estableciendo esas líneas de ferrocarril a las que yo he aludido en mi anterior intervención. Esa es la pregunta concreta.

Por lo que se refiere al aeropuerto de Valencia, citado concretamente, yo creo que no se trata de una anécdota, tiene ya el nivel de categoría. Tiene categoría, pero lo que ocurre es que el aeropuerto de Valencia está infrautilizado. Es incomprensible que el aeropuerto de Valencia tenga con el de Madrid solamente cuatro vuelos diarios. Si existiera un mayor número de vuelos, efectivamente también habría vuelos nocturnos. Esto es algo así como: no se abre el aeropuerto porque no hay vuelos, y no habrá vuelos porque no está abierto el aeropuerto. Pero, sobre todo, la pregunta importante a mi juicio es que no se puede decir que en un supuesto de emergencia se puede abrir el aeropuerto porque se da la circunstancia de que el aeropuerto de Valencia es uno de los que tienen mayor po-

sibilidad de días de aterrizaje por las condiciones climatológicas. Si solamente se va a abrir de noche cuando lo pidan, yo no sé cuánto tiempo hace falta para pedir...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que las preguntas y las cuestiones sean escuetas. Yo creo que está suficientemente expuesto el problema.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Voy a hacer la pregunta. La pregunta es la siguiente. ¿En el supuesto de una emergencia esto daría como consecuencia que el aeropuerto de Valencia no se podría abrir? Ya no se trata de una previsión de un aterrizaje, sino de emergencias, emergencias climatológicas privarían a España de la posibilidad de aterrizar en el aeropuerto de Valencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Tamames.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Escuetamente. Yo he hablado de un sistema básico de ancho europeo que sigue sin ser estudiado. Y le pregunto al señor Ministro: en una época en que se está planteando la super red del TGB a nivel de toda Europa, ¿España piensa que tiene resueltos definitivamente sus problemas con unos talgos pendulares y el sistema de Transfesa? ¿Esa es la solución definitiva o vamos a tener una capilaridad verdaderamente con la Europa transpirenaica, y vamos a conseguir que la red española sea una parte de la red europea?

Segunda pregunta, que no me ha contestado usted, señor Ministro. ¿La tasa de utilización de infraestructura en el transporte por carretera se ha cifrado ya de alguna manera para saber si efectivamente va a haber un nuevo equilibrio modal en el transporte, es decir, si realmente se va a encontrar el desequilibrio que se está encontrando en la Europa, transpirenaica entre ferrocarril y carretera?

Tercera cuestión. Yo no estoy de acuerdo con usted, y no lo voy a plantear en forma de pregunta porque sería una especie de falacia o de forma de huir y rehuir el problema. El tercer nivel en Canarias, que está usted planteando. Al final surge la pregunta: ¿Es verdadero tercer nivel, o es una forma de socializar pérdidas de otra manera y quitarle eso a Iberia para darle un maquillaje?

Cuarta pregunta, que no me ha contestado usted. ¿Por qué Telefónica va tan retrasada en la telemática para el hogar, y no tenemos ni siquiera una idea de cuándo se va a introducir en España un sistema como el «minitel» francés, que ya tiene un millón ochocientos mil, con un crecimiento verdaderamente fantástico en los últimos meses?

Otra pregunta, señor Ministro. Es posible que el sistema de Correos haya mejorado algo en estos últimos meses, pero, ¿no está cayendo la cota de mercado? Yo he visto las cifras de efectos postales y están disminuyendo. ¿No es eso una forma precisamente de quedar el sistema público en condiciones cada vez más lamentables en relación con esta ocupación por un sistema privado? Yo no estoy especialmente en contra del mismo, pero creo que era

un orgullo de los españoles el sistema de Correos desde los tiempos de Campomanes, en los virreinos; se dice todavía en la América española...

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo lo de las preguntas escuetas. Es muy interesante...

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Hay que ilustrarlas.

El señor **PRESIDENTE**: Pero dejan de ser escuetas.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Nunca ha funcionado el correo en Sudamérica como en el tiempo del virreinato.

Ultima pregunta, señor Ministro, que no me ha contestado usted. El «holding» de las empresas relacionadas con el transporte ¿es un sueño de verano, de otoño, de primavera o de invierno?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Guerra.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: Tres preguntas muy escuetas, y mi compañero hará otras sobre el tema de turismo.

Primera pregunta que no se me ha contestado. Ya he dicho, señor Ministro, que no depende la competencia de Iberia directamente del Ministerio de Transportes, pero han subido las tarifas, ha bajado el queroseno y, sin embargo, Iberia da peor servicio y entra en el primer semestre en 10.000 millones de pérdidas. ¿Qué hay de esto? ¿Qué piensan los representantes del Ministerio de Transportes respecto a Iberia?

Segunda pregunta. Ha dicho el señor Ministro: Los acuerdos bilaterales y nuestra mayor coordinación dentro de la Comunidad Económica Europea, pero por los acuerdos preferenciales que tienen algunos países de la Comunidad Económica Europea con Marruecos, ¿qué nos dice el Ministro respecto del próximo paso a través de España del transporte marroquí y, fundamentalmente, de agrios que se hacía antes Marruecos-Francia a través de la vía marítima.

Tercera y última. Telefónica. Si está satisfecho el señor Ministro de los grandes éxitos de Telefónica como servicio, haga una encuesta. Yo le puedo decir que por ejemplo en las áreas industriales, concretamente en Coslada —y le puede preguntar al alcalde, que es de su mismo partido—, Telefónica está dando año y año y medio de plazo para la instalación de teléfonos en empresas que se quieren instalar. Concretamente le voy a dar un nombre, König Ibérica, empresa belga, que crea cincuenta puestos de trabajo, se ha llevado las manos a la cabeza diciendo: ¿Cómo un país que entra en la Comunidad Económica Europea, cómo un país que está haciendo todo lo posible por que se creen puestos de trabajo da plazos de año y medio en áreas industriales de expansión, como es Coslada en Madrid?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Casals.

El señor **CASALS THOMAS**: Señor Ministro, la contestación que nos ha dado a los que hemos hablado de temas turísticos realmente a mí me ha sorprendido, de tal forma que pienso que sería absolutamente necesario, por la trascendencia que pueda tener, que presente yo a mi propio Grupo, agrupación parlamentaria del PDP, una propuesta para su propia comparecencia para hablar específicamente de turismo.

Las dos preguntas que voy a hacer, de todas maneras, son las siguientes: ¿De verdad cree usted que la existencia de un 80 por ciento de plazas sumergidas en nuestra economía turística queda simplemente paliada o justificada por los resultados obtenidos en materia y número de clientes y en número de divisas producidas? Esta es una pregunta.

Segunda pregunta. ¿De verdad usted está convencido de que la promoción turística en Inglaterra ha invertido el signo de nuestra captación de turistas del año 1985 al 86 y que, por el contrario, esto no tiene nada que ver con las paridades monetarias que hemos manejado durante estos dos ejercicios?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, la indicación de la Presidencia para soslayar la Ley de Transportes ha hecho que yo acelerase mi intervención. Quizá la brevedad de mi exposición ha hecho que no fuese para usted concreta la pregunta. De todas maneras, mi intervención ha estado basada siempre en obtener una confirmación, como usted lo ha hecho, respecto al fuerte clima de colaboración con las Comunidades Autónomas. Para mí la considero ya como respuesta a la pregunta que yo le había hecho. Pero le voy a concretar un poco, sin necesidad de que me la responda, para que sepa usted que yo considero que facilitaría la coparticipación de Comunidades Autónomas en las relaciones con la Comunidad Económica Europea respecto a los transportes en las competencias que también les afecten.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sanuy.

El señor **SANUY I GISTAU**: Si el señor Ministro me lo permite, quisiera aclarar el sentido de mi intervención anterior. Se refiere a la denuncia de las malas condiciones. Yo no formulaba esta denuncia a título personal, sino que me limitaba a ser vehículo de expresión de lo que dijeron en su día todas las líneas aéreas que sirven al aeropuerto de Barcelona, incluida nuestra compañía de bandera. Quiero decir que son las compañías de aviación las que indican que esto no funciona. Quería referirme, desde la perspectiva de la posibilidad de la candidatura olímpica de la ciudad de Barcelona, a otro acontecimiento deportivo, los Mundiales de Fútbol, con cuya justificación se realizaron inversiones en Barajas-Madrid por valor de 8.000 millones de pesetas con una exposición de motivos por clausurarse allí los campeonatos, campeonatos que quiero recordar se inauguraron en Barcelona con una in-

versión de cero. La relación ocho mil-cero nos situó en franco retraso y desventaja. Mi única petición era la urgencia de situar el aeropuerto de Barcelona —y no discutir aquí si al señor Ministro le gusta y a mí no, porque los grados de exigencia pueden ser distintos— si podemos situarlo en niveles como los aeropuertos europeos de ciudades de menor entidad, como por ejemplo Copenhague, Frankfurt, Zurich, Amsterdam, Düsseldorf o Bruselas.

Con respecto al segundo punto, señor Ministro, yo no confundía estadísticas. Me refería, al hablar del presupuesto de la Secretaría de Turismo, a su conjunto global, porque me parecía paradójico, con una profundización del Estado de las Autonomías, que se vaya produciendo un crecimiento incesante y muy espectacular superior al promedio de las dotaciones presupuestarias y de las plantillas y que se tenga que cambiar de local dos veces en cuatro años, porque hay cada vez más funcionarios. Parece una contradicción con un Estado de las Autonomías.

No estamos aquí tampoco, creo, señor Presidente, para discutir las competencias. Para eso hay otras sedes. No he pretendido, en absoluto, entrar en este terreno, pero me ha parecido en su respuesta, señor Ministro, apreciar algo de triunfalismo, porque no son los Ministros, y perdóname, quienes traen a los turistas. Usted decía, con acierto, que yo he tenido también responsabilidades y debiera conocer el tema. Por eso es por lo que me atrevo ahora a citar le algún ejemplo, con las cifras de su propio Departamento.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que sea lo más escueto.

El señor **SANUY I GISTAU**: Conviene, señor Ministro, no vestirse con plumas ajenas.

El señor **PRESIDENTE**: Si tiene algún comentario o pregunta, le ruego que se ciña a él.

El señor **SANUY I GISTAU**: Es una aclaración.

No quería en absoluto, pero tengo que decirle que el 35 por ciento —cifras de su Departamento— del turismo de España se produce en Cataluña. Según su Departamento, ha crecido a un ritmo doble del resto de España. Son sus cifras. De esto ustedes no han hecho ninguna promoción, la ha hecho Cataluña desde la Generalidad, y los dos milagros grandes que ha habido (el turismo de autocar en estos cuatro años últimos y el turismo italiano) son algo que se ha hecho al margen de las actuaciones de la Secretaría General.

Yo no quería hacer ninguna alusión, y si considera que la he insinuado la retiro, porque en absoluto era esa mi intención; yo le decía simplemente que no hemos de perseguir premios ni galardones, sino los rendimientos y una buena relación coste-eficacia. Los británicos han vuelto gracias a una paridad de la libra esterlina que nos hace competitivos por nuestro precio y por el binomio precio-prestaciones, pero la Asociación Británica de Agencias de Viajes, ya que usted intenta poner medallas a su Departamento por este tema, se ha quejado de lo mismo que yo

decía aquí, de que sus cuantiosas inversiones en publicidad genérica son estériles y no les ayudan a vender más y mejor los destinos españoles, y que pedían ayuda a la comercialización. No estaba criticando absolutamente nada, pero digo...

El señor **PRESIDENTE**: Se está pasando de aclaración y pregunta, y le ruego que termine.

El señor **SANUY I GISTAU**: Termino, señor Presidente. La autosatisfacción y la autocomplacencia no son buenos consejeros y yo creía hoy cumplir como Diputado con mi obligación al criticar constructivamente el exceso de gasto en publicidad genérica para pedir mayor apoyo a la comercialización específica. En 1985...

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **SANUY I GISTAU**: ... el gran aumento de la publicidad en Estados Unidos significó un 24 por ciento menos de turistas americanos...

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **SANUY I GISTAU**: Por tanto, permítame que oriente en este sentido mi sugerencia y usted la recogerá, señor Ministro, si le parece bien.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Presidente.

Muy rápidamente, referirme a cuatro puntos que estimo que no se han tocado en la respuesta, que le agradezco, señor Ministro.

Primero: ¿se contingentarán sólo las empresas de transportes o también los vehículos?

Segundo: ¿Qué hay de los gastos de conservación de RENFE por razones de seguridad y respecto a los datos que le he dado?

Tercero: Respecto al tren-tierra no es que se vayan a cumplir los plazos, es que los plazos ya se cumplieron. Yo deduzco de su respuesta, y pido esa aclaración, que en este año 1986 los seis y pico de kilómetros de la red básica tienen teléfono tren-tierra.

Cuarto: ¿Está en el Plan ferroviario la mejora sustancial de la comunicación de Asturias por el oriente, sustituyendo el ancho FEVE por ancho RENFE y/o por la meteta, construyendo la alternativa ferroviaria al Pajares, igual que se está haciendo en Despeñaperros?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Puede que, evidentemente, las dos horas menos diez que dije se hayan convertido en la hora y diez, según el Ministro. Ello va a favor de la calificación de ligera, no a la ligera, se-

ñor Ministro, yo dije ligera intervención. Pero ya que me pide adjetivos calificativos, se los voy a dar. La intervención fue corta; fue poco pesada; fue vaga; no fue cortada; no fue comprometida; fue poco comprensiva; fue casi de pasada sobre todos los temas de su Ministerio; fue liviana en los conceptos; no fue agresiva, gracias a Dios; no, fue contundente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, yo siento que no estuviese en la Junta de Portavoces ningún representante del Grupo Popular. En lo que quedamos era concretamente en formular preguntas o pedir aclaraciones. Sinceramente, creo que eso no es ni pregunta ni petición de aclaración. Siga, señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Estaba respondiendo... (El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, una cuestión de orden.)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Yo sí estuve en la Junta de Portavoces y quedamos en que habría debate, y usted mismo, en la sesión, ha repetido la palabra «debate» varias veces y está en las actas.

El señor **PRESIDENTE**: Precisamente he dicho al principio que no habría debate. Siga, señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Termino, señor Presidente.

En cualquier caso, es evidente que la exposición en una hora y diez minutos de un Ministerio como el de Transportes, Turismo y Comunicaciones ni siquiera puede ser exhaustiva.

Pero como se me había quedado, dentro de las 700 preguntas que se me han quedado fuera —que reiteradamente repito serán objeto de petición de comparencias sucesivas del señor Ministro por parte de nuestro Grupo Parlamentario—, hay un dato que dio en materia turística que nos chocó: el incremento del crédito turístico de 4.000 a 8.000 millones de pesetas. ¿El señor Ministro es consciente de que con 8.000 millones de pesetas prácticamente no se puede hacer un hotel de 800 ó 1.000 habitaciones en una ciudad importante, en un país de la importancia turística de España? El costo de 7 millones de pesetas por habitación en un hotel de tres o cuatro estrellas empieza a ser normal hoy día en España.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Presidente. Yo, señor Izquierdo, le repito que no está en los planes del Ministerio ampliar ningún cierre de líneas. Simplemente, seguiremos manteniendo que lo que se estableció en el primer contrato-programa, el cierre de los novecientos y pico kilómetros, continúa en

las condiciones que lo motivaron, pero no tenemos previsto ningún cierre adicional de líneas.

En relación con el aeropuerto de Valencia, sigo diciéndole que el que no operen H-24 no significa ninguna disminución de su operatividad, porque para cualquier avión que quiera entrar fuera del marco de tiempo en que está abierto, se abre ex profeso para ese vuelo y es una cuestión que, por tanto, soluciona cualquier eventualidad de que la demanda requiera que un avión entre en ese plazo.

Usted planteaba en caso de emergencia. En caso de emergencia hay un aeropuerto alternativo al lado. No hay, por tanto, ninguna dificultad. En muchos aeropuertos europeos no operan H-24, por razones obvias, y en caso de emergencia, primero, puede ser improvisada rápidamente su apertura y, segundo, hay aeropuertos alternativos muy cercanos para utilizar. No hay ninguna dificultad con esta cuestión. Pero insisto en lo que le digo: no significa ninguna disminución con respecto a la capacidad de operatividad del aeropuerto de Valencia el que si, en este momento no tiene tráfico en H-24, opere por debajo de esa cuestión. Ya lo dije cuando estuve en Valencia y si, efectivamente, hay una demanda que justifica tenerlo abierto las veinticuatro horas, se tendrá abierto las veinticuatro horas. Lo que sucede es que, en este momento, de noche, ese aeropuerto no tiene ninguna operatividad, porque no hay demanda para que opere en ese momento, y no vamos a tener abierto un aeropuerto cuando no hay demanda para su operación.

Señor Tamames, ahora le entendí su pregunta del ancho europeo. Usted sabe que en este momento el sistema TGV ni siquiera es un sistema único en Europa. El TGV existe en Francia, existe el sistema alemán, están desarrollándolo los italianos, los suizos, etcétera. ¿Vamos nosotros ahora, de repente, a decidir que el sistema de alta tecnología y alta velocidad que establecemos va a ser el TGV? ¿O esperamos a ver qué sistema están desarrollando en otros países? Porque los alemanes en este momento tienen prácticamente ultimada una tecnología alternativa de alta velocidad, los italianos siguen con la suya, los suizos siguen con la suya. Entonces, ¿por qué correr a definir una tecnología en este momento, cuando no tenemos necesidad de definirnos con respecto a ella? **(El señor TAMAMES GOMEZ: Falta de imaginación.)**

En consecuencia... No, falta de imaginación, no. Falta de imaginación sería definirnos ahora cuando no lo necesitamos. Me parece que sería poco útil, usted se da cuenta de que es así.

Tasa de infraestructura. Nosotros, de momento, no tenemos la evaluación global de lo que esto significa. No tenemos evaluación, entre otras cosas porque habría que determinar cuánto es la tasa. Pero tan pronto se defina el porcentaje, es rápidamente calculable. Yo creo que es un cálculo prácticamente trivial, porque si usted sabe el número de camiones que hay, toneladas que se transportan por kilómetro, todos esos datos se los puedo dar, y el valor de lo transportado, si le aplica el porcentaje lo puede calcular inmediatamente. Son cálculos opcionales alternativos que se pueden hacer con mucha facilidad.

Tercer nivel. Efectivamente, la intención es que sea un verdadero tercer nivel, lo digo con toda claridad y con toda rotundidad. Creo —y lo digo honestamente— que el sistema del tercer nivel tiene un gran futuro en la aviación comercial en España. Por las propias características geográficas de nuestro territorio y por las características insulares de muchos de los territorios, el tercer nivel tiene un gran futuro y pretendemos que lo juegue; y lo juegue, en primer lugar, en el sentido de dar un mejor servicio al usuario. Este es el objetivo central. Pero, en segundo lugar, y por las propias características de nuestro país, también tiene que ser rentable. Las dos características son perfectamente conjugables. Es lo que estamos intentando establecer. Empezamos por Canarias porque, efectivamente, es el territorio que mejor se presta para iniciar experimentalmente el sistema de establecimiento de los terceros niveles.

No voy a discutir que en este momento existan servicios de telecomunicaciones en nuestro país que estén retrasados con respecto a Europa. ¡Claro que existen!, le podría citar muchos servicios que están retrasados. La razón por la cual tenemos prisa en la elaboración de la Ley de Telecomunicaciones es precisamente para regular el establecimiento de determinados servicios, establecer las características y las condiciones en las que se deben desarrollar, sistemas de competencia, etcétera, para hacer que rápidamente se desarrolle una industria en la que nosotros tenemos gran interés como país y como miembro de la Comunidad.

Le iba a dar las cifras de la evolución de Correos, pero la verdad es que no me dio tiempo a cogerlas, dada la rapidez con que se me han formulado las preguntas. Se las enviaré para dejar claro que se está incrementando el nivel de transporte de paquetes postales y de cartas por Correos.

Se ha referido al «holding» de las empresas del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Tendríamos que definir qué es lo que usted entiende por ese «holding». Creo que se necesitaría mayor precisión. Si lo que usted me está preguntando es si Iberia y Aviaco van a pasar al ámbito de las competencias del Ministerio de Transportes, le digo que no.

El PDP plantea una cuestión en relación con Iberia a la que le voy a contestar solamente en parte. No voy a entrar en el análisis empresarial de la compañía porque excede las competencias de mi Ministerio. Sobre esta cuestión el Ministerio de Industria le podrá contestar sobradamente. Nosotros, cuando hacemos el plan de aeropuertos, lo que estamos haciendo es precisamente diseñar un sistema de transporte aéreo y de atención global al viajero que mejore la situación actual, y que la mejore con visión de futuro. El que eventualmente haya habido deficiencias en el transporte aéreo no quiere decir que éstas sean continuas, no quiere decir que existan en este momento. Puntual y específicamente en este mes hay una mejora muy notable, por ejemplo, de los índices de puntualidad del tráfico interno, con lo cual se detecta que las puntas tienen unos efectos, lo cual es normal, no sucede solamente en nuestro país. En el ámbito de la política del

Ministerio, que es en el que yo le quiero contestar, el plan de aeropuertos es el que de algún modo va a delimitar toda esta política de transportes.

El tránsito con Marruecos, que es un elemento que en estos momentos está en discusión, no es una cuestión que se vaya a resolver rápidamente. El tránsito específico al que usted se refería está en discusión y requerirá de ulteriores conversaciones y de un análisis conjunto más detallado por parte de España con la Comunidad y por parte de España con Marruecos.

Ya le contesté que el servicio de Telefónica mejoró sustancialmente. Tampoco le voy a decir que no existan deficiencias. ¡Pues claro que existen deficiencias!, hay zonas en las que todavía no hay teléfonos rurales, donde el acceso todavía no es lo suficientemente importante. Lo que le estoy diciendo es que en estos cuatro años el servicio de Telefónica mejoró notablemente con respecto a lo que se venía haciendo tradicionalmente. No intentemos decir que las deficiencias que persisten todavía son debidas a estos cuatro años, sino que venían de antes. Telefónica está mejorando sustancialmente en prestación de servicios y como «holding» industrial. No le estaba diciendo que el hecho de que existiera el 80 por ciento de plazas sumergidas quede paliado por los buenos resultados. Lo que le estaba diciendo es que los buenos resultados son muy importantes para la economía del país, que es lo que me pareció entender que usted no valoraba en su intervención. En cuanto a su pregunta específica en relación al 80 por ciento le dije exactamente de quién era competencia y cómo habría que operar.

Usted me expone una cuestión con respecto al turismo de Gran Bretaña que también plantea el señor Sanuy. No creo que los resultados de esa recuperación se deban exclusivamente a la campaña que se hizo desde el Ministerio, pero, desde luego, la campaña jugó un papel muy importante. Nosotros el año pasado nos propusimos como objetivo recuperar ese millón de turistas y, afortunadamente, está recuperado. No lo planteo —y le contesto a usted ya que hablamos de esta cuestión— como un elemento de triunfalismo desde el ángulo de mi Ministerio, sino como la constatación de un fenómeno que es bueno para el país. Este año ha sido turísticamente espectacular, por decirlo de alguna forma. Cuando el 10 por ciento del Producto Interior Bruto de un país depende, como en el nuestro, de este sector, creo que hay que constatar que las cosas van bien. No hago ningún triunfalismo, pero, en todo caso, constato el hecho objetivo de que la promoción se hace desde la Secretaría General de Turismo. Usted me dice que en determinados sitios está mal hecha. Yo, desde luego, no estoy de acuerdo con la opinión que usted da de la promoción del turismo con relación a las quejas de Gran Bretaña. Estuve allí la semana pasada, voy con una cierta frecuencia. Los operadores turísticos de Gran Bretaña vienen aquí, hablamos con ellos y no constato en absoluto lo que usted me está diciendo. Lo que sí constato es que nosotros lanzamos en Gran Bretaña una campaña muy agresiva, por así decirlo, a efectos de recuperar ese millón de turistas que habíamos perdido, y el dato objetivo está en que se recuperó. No quiero establecer un nexo

de causalidad, simplemente constato los hechos objetivos: que nos lo propusimos, que le dedicamos recursos, que nos esforzamos todos —no solamente la Secretaría General de Turismo, también la actividad privada, así como otras instituciones— y el resultado objetivo es que ese millón de turistas se recuperó.

Usted al final —quizá por la prisa— hizo una afirmación que a mí me ha dejado desconcertado. Usted dice que nosotros incrementamos gasto en Estados Unidos y que el turismo en Estados Unidos disminuye. Me parece que la evidencia de por qué disminuyó ese tráfico es tan obvia que hacer la conexión no me parece que sea ajustada.

El señor **SANUY I GISTAU**: Perdón, he dicho —cuando el señor Presidente me interrumpía— en 1985, es decir, un año antes de Gadafi, la crisis de Libia y el temor al terrorismo. Las cifras de ustedes eran del -24 por ciento.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Lo que le estoy diciendo, señor Sanuy, es que nosotros incrementamos de forma importante nuestra participación en 1985 de cara a la campaña de 1986, porque, como usted sabe, estas promociones se hacen con un año de adelanto. Las campañas las estamos haciendo siempre con un año de adelanto. Si quiere podemos ver cómo están operando ya los «tour-operadores» y cómo están saliendo los paquetes del mercado en este momento, y usted lo sabe. Evidentemente, el turismo de Estados Unidos cae en toda Europa, no solamente en España, por las razones sobradamente conocidas.

El señor portavoz de Minoría Catalana me planteaba una cuestión relacionada con la participación de las Comunidades Autónomas en la Comunidad Económica Europea. En cuestiones de transporte en la Comunidad Económica Europea la competencia exclusiva es del Estado y así pretendemos mantenerla.

Señor Sanuy, en relación con el aeropuerto de Barcelona, le contesto lo que ya le dije. Ahora no le voy a decir si se invirtió más en Madrid o en Barcelona en el año 1982. Lo que le dije es que existen ya unos proyectos de cara al aeropuerto de Barcelona. En todo caso, quiero esperar al plan de aeropuertos, porque no es bueno hacer ninguna singularización importante con ningún aeropuerto antes de disponer de los datos objetivos que coordinen a todos y que coordine esa política de transporte aéreo que queremos establecer.

La Secretaría General de Turismo no plantea su cambio de local por incremento de funcionarios; lo plantea porque ese local siempre fue pequeño para la Secretaría General. Estaban en varios locales. Esto ha ocurrido desde siempre, desde 1982 el local no era suficiente, de forma que la Secretaría General de Turismo tenía dependencias en otros sitios. Apareció la oportunidad —y sobre esto contesté a alguna pregunta parlamentaria en el Senado— de adquirir un local amplio, en unas condiciones económicas razonablemente buenas para la Administración, y

se adquirió. No va a ser ocupado exclusivamente por la Secretaría General de Turismo. Alguna otra dependencia del Ministerio de Transportes va a ir a ese edificio. Quiero darles un dato de la situación espacial objetiva del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que en este momento en Madrid tiene por encima de 17 locales. Está dividido en 17 locales y eso genera unas deseconomías de funcionamiento importantes. La adquisición de este local para la Secretaría General de Turismo y algunas otras dependencias del Ministerio lo que hace es simplemente ahorrar ese tráfico de «papeles» entre locales que en algunas ocasiones se encuentran distanciados varios kilómetros a lo largo y a lo ancho de Madrid. (Un señor DIPUTADO: ¿Van por mensajero?) No, no van por mensajero. (Risas.)

Me plantea el señor portavoz del CDS, señor Rebollo, tres preguntas. En cuanto a las inversiones de seguridad, en este momento no las tengo aquí, pero se las haré llegar desglosadas; me parece que era la segunda pregunta que me planteaba. La contingentación en transporte, en este momento es contingentación de vehículos. En tren-tierra estamos perfectamente dentro de los planes que nosotros habíamos trazado, no los que otros trazaron. Y en cuanto al PTF, me dispensará si no le contesto específicamente porque pretendo hacer una presentación global del Plan de Transporte que está todavía sin ultimar en algunos detalles y, por lo tanto, no quiero dar ningún avance singular. Desde luego, tendrán ustedes conocimiento del Plan, sin ninguna duda.

El señor Trillo sigue utilizando calificativos sin justificar, sigue utilizando muchos. Yo no se los voy a discutir, pero insisto en que no los justifica.

Sin ninguna duda, yo podía haber estado hablando mu-

cho más de una hora y diez minutos, pero creo que las intervenciones en la Cámara —y lo conozco por mis cuatro años de experiencia como parlamentario— deben tener una limitación temporal que no produzcan cansancio y aburrimiento. Por ello he procurado limitarlo a poco más de una hora, tratando, sin embargo, de no dejar nada importante en el tintero. Han aparecido todos los elementos importantes del Ministerio aunque, desde luego, han quedado muchos otros que pueden ir apareciendo a lo largo de la legislatura en muchas otras preguntas.

Usted me decía que los 8.000 millones son poco crédito. La verdad es que justamente se cubre; nosotros hicimos llegar al sector la oferta de que si detectábamos algunas demanda ulterior por encima de esos 8.000 millones, éstos se incrementarían, lo cual quiere decir que nuestra capacidad de ofertar crédito turístico puede ir muy por encima de esos 8.000 millones, pero de momento no lo detectamos, ni el sector nos habla de necesidades de un incremento mayor. Insisto en que la importancia del propio sector, la importancia de su participación en la economía, podría hacer que el crédito turístico se incrementara de una forma muy importante tan pronto se detectara alguna tendencia en esa dirección.

Señor Presidente, creo que con esto he contestado a todas las cuestiones que se me han formulado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias al señor Ministro por su intervención.

Muchas gracias a todos los señores Diputados.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y veinte minutos de la noche.