



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1993

V Legislatura

Núm. 18

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 2

celebrada el martes, 21 de septiembre de 1993

Página

### ORDEN DEL DIA:

- Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Serie E, núm. 8, de 4-11-83.) (Número de expediente 42/000007.) ..... 90
- Aprobación de la celebración de las comparencias del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. A propuesta de la Mesa y Portavoces de la Comisión. (Números de expedientes 213/000015, 213/000041 y 213/000060.) ..... 90
- Comparencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Borrell Fontelles), para informar sobre:
  - Previsiones y líneas generales a desarrollar por el Ministro en su Departamento en este mandato. A solicitud del Grupo Parlamentario IU-IC. (Número de expediente 213/000015.) ..... 90
  - El programa a desarrollar al frente de su Departamento. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 213/000041.) ..... 91
  - La crítica situación socioeconómica del sector de transportes, tanto de mercancías como de viajeros. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 213/000060.) ..... 91
  - Las previsiones y líneas generales a desarrollar en su Departamento. A solicitud del Gobierno. (Número de expediente 214/000013.) ..... 91

**Se abre la sesión a las once de la mañana.**

- **DELEGACION EN LA MESA DE LA COMISION DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCION DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON RESOLUCION DE LA PRESIDENCIA DE LA CAMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 42/000007.)**
- **APROBACION DE LA CELEBRACION DE LAS COMPARENCIAS DEL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE. (Números de expedientes 213/000015, 213/000041 y 213/000060.) A PROPUESTA DE LA MESA Y PORTAVOCES DE LA COMISION.**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos: En primer lugar, quiero dar la bienvenida a todos los miembros de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, al Ministro por su comparecencia hoy ante la misma, y también saludarles muy cordialmente como colega, y espero que muy pronto como amigo, al presidir por primera vez esta importantísima y compleja Comisión de la que espera tanto nuestra sociedad.

Esta reunión se convocó el jueves pasado, cuando se constituyó, con la máxima urgencia, pero tuvimos problemas de sala. Agradezco la flexibilidad de todos al asistir hoy, puesto que en principio estaba prevista para el miércoles, pero la tuvimos que anticipar al martes por dificultades para comparecer el señor Ministro, que había reservado el miércoles para nosotros y tuvimos que cambiar su plan de trabajo para que viniera hoy, lo cual le agradecemos. El procedimiento que vamos a seguir durante esta primera reunión, por las características especiales que concurren, es que el Ministro va a intervenir lógicamente sin tiempo fijo, pero ya me ha insinuado el tiempo que va a dedicar, por lo que podremos llevar la Comisión bien en el tiempo. Después de la exposición del señor Ministro... (**Proceden a entrar en la sala algunos miembros de la Comisión.**) Por ser el primer día, el Presidente es muy comprensivo con los pequeños retrasos que hay, considerando la infraestructura de este edificio y la dificultad de encontrar las salas, lo que evidentemente justifica el retraso.

El señor **DIAZ SOL**: Pero no hay sitio para los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, tiene que haber sitio, como es lógico, para los Diputados. Ruego que se haga el esfuerzo necesario para que sea una realidad. De lo contrario, esta Presidencia tendrá que interrumpir la sesión hasta que todos los Diputados tengan su escaño. (**Pausa.**) Rogaría, con todos mis respetos, que algún periodista cediera su sitio para que los Diputados puedan utilizar adecuadamente la mesa. (**Una periodista abandona el escaño que ocupaba.**)

Muchas gracias, muy amable. Espero que no vaya en detrimento de su trabajo como periodista.

Después de dar la bienvenida una vez más y desear que esta Comisión tenga muchos éxitos y grandes contribuciones parlamentarias al buen funcionamiento del Gobierno, de los grupos políticos y del país, vamos a proceder de la siguiente manera. El Ministro señor Borrell va a hacer una primera exposición. Como todo el mundo sabe, esta comparecencia ha sido solicitada por dos grupos políticos, Izquierda Unida y el Partido Popular, y también por el propio señor Ministro. Después de su intervención habrá un receso de media hora, pues aunque el Reglamento habla de 45 minutos vamos a tratar de aprovechar al máximo el tiempo. Creo que todo el mundo ya viene con las preguntas más o menos preparadas y con media hora de reflexión tendrá suficiente para concretarlas y, en consecuencia, interpelar al señor Ministro. A continuación intervendrán, según acuerdo de la Mesa, el portavoz de Izquierda Unida, el portavoz del PP, y los portavoces de los distintos grupos políticos de menor a mayor. Después el señor Ministro espero que con mucho gusto, como es habitual, contestará a las preguntas y a las interpellaciones de los portavoces. Finalmente, si el tiempo nos lo permite habrá un nuevo turno de portavoces para temas muy concretos y puntuales, pues lógicamente en una exposición tan amplia como la que va a hacer se le pueden pasar perfectamente al señor Ministro temas puntuales que a lo mejor no han quedado suficientemente claros según los portavoces. Como digo, solamente para temas puntuales habrá un segundo turno de portavoces siempre en función del tiempo, y ese tiempo es mi responsabilidad controlarlo en beneficio de todos y del resultado de esta Comisión.

Me sugiere el Letrado que es formalmente imprescindible seguir el orden del día, cuyo primer punto es la delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983.

Someto a consideración de la Comisión la delegación en la Mesa para esta comparecencia. (**Asentimiento.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por asentimiento queda aprobada la delegación en la Mesa para la comparecencia del señor Ministro.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (BORRELL FONTELLES) PARA INFORMAR SOBRE:**

- **LAS PREVISIONES Y LINEAS GENERALES A DESARROLLAR POR EL MINISTRO EN SU DEPARTAMENTO EN ESTE MANDATO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO IU-IC. (Número de expediente 213/000015.)**

- **EL PROGRAMA A DESARROLLAR AL FRENTE DE SU DEPARTAMENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 213/000041.)**
- **LA CRITICA SITUACION SOCIOECONOMICA DEL SECTOR DE TRANSPORTES, TANTO DE MERCANCIAS COMO DE VIAJEROS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 213/000060.)**
- **LAS PREVISIONES Y LINEAS GENERALES A DESARROLLAR EN SU DEPARTAMENTO. A SOLICITUD DEL GOBIERNO. (Número de expediente 214/000013.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la comparecencia.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, una cuestión de orden, si me permite. Nos ha explicado que va a haber una interrupción de media hora entre la intervención del Ministro y la de los grupos parlamentarios. Este Grupo renuncia a esa media hora e invita al resto de los grupos a que renuncien también porque la experiencia nos indica que nos introduciríamos en altas horas de la tarde si se hace ese uso consuntivo del tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Como Presidente he intentado llegar a un consenso en el sentido de que reglamentariamente se dan 45 minutos, yo he recortado ya a media hora, pero los portavoces tienen perfecto derecho a hacer sus propuestas concretas.

El señor **POSADA MORENO**: Nuestro Grupo recoge la propuesta que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista. Renunciamos a que haya una interrupción, pues es bueno tener unas intervenciones más dinámicas sobre lo que dice el Ministro y poder acabar antes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Más observaciones al respecto? **(Pausa.)** Entonces queda aprobada la sugerencia de que sin interrupción sigamos nuestra sesión de trabajo.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borréll Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, esta es una primera oportunidad, que siempre es de agradecer aunque constituye una indeclinable obligación, de informar a la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente sobre las previsiones y las líneas generales que me propongo desarrollar en este nuevo mandato como titular del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. La primera novedad es el cambio en la denominación -no así en las competencias- del Ministerio, cambio que ha servido

para introducir expresamente la política medioambiental en el rótulo ministerial, algo que no es una mera cuestión de estética ni de sintaxis política, sino que refleja la voluntad política de desarrollar una política ambiental mucho más profunda, intensa y comprometida, desde un ministerio que se configura así como el Ministerio del espacio físico, del marco físico en todos sus componentes.

Las líneas de actuación que me propongo desarrollar, como es evidente, son las del programa electoral del Partido Socialista presentado en las recientes elecciones, que como están tan cercanas sin duda SS. SS. pueden recordar sus aspectos fundamentales, lo cual me exime de entrar en demasiadas declaraciones de carácter general, porque la acción de un Ministro obviamente deriva del programa electoral del partido que sustenta la acción del Gobierno. Programa electoral, por una parte, y presupuesto, por otra, son las dos premisas de la acción del Ministro: los valores a los que sirve, políticamente hablando, y los recursos con los que cuenta, el programa y el presupuesto. El programa ha sido presentado a los electores con el resultado que ustedes conocen, que me permite estar aquí dirigiéndome a SS. SS., y el presupuesto está a punto de salir del horno del Ministerio de Economía y Hacienda, y cuando lo haga, en los próximos días, tendremos adecuadamente definido el escenario financiero en el cual el Departamento va a desarrollar su labor.

Tanto desde el punto de vista programático como desde el punto de vista de los recursos disponibles, los interrogantes que se plantean en la acción de este Ministerio son muchos, variados y complejos. Me temo, señor Presidente, que repasar uno a uno todos ellos, analizando todas las políticas que están residenciadas en el Ministerio, puede ser excesivamente prolijo y sobre todo muy largo y, por tanto, tendré que ser inevitablemente sucinto y en algunos casos no referirme a todos aquellos aspectos que pudieran ser del interés de SS. S., remitiéndome a sus preguntas posteriores para el caso que así fuera.

El primer condicionante con el que nos hemos encontrado al iniciar la tarea de Gobierno ha sido, como ustedes saben, un recorte presupuestario. El Ministerio ha tenido que encajar un recorte por un importe cercano a los 35.000 millones de pesetas (ha sido la primera desagradable noticia) para coadyuvar al esfuerzo de contención del déficit público. Por tanto, la primera actuación que el Ministerio ha tenido que hacer ha sido encajar en sus planes y programas una reducción de 35.000 millones de pesetas en número redondos, lo que obviamente ha afectado a algunas de sus políticas. A SS. SS. no se lo tengo que explicar, pero normalmente no se llega a entender bien la relación tan directa que hay entre cumplimiento de planes y objetivos y recursos con los que se cuenta. Y naturalmente los retrasos que a veces son objeto de reproche, lógicamente, por parte de la oposición deben enmarcarse en los sucesivos recortes presupuestarios que desde la primavera de 1991 ha experimentado este Ministerio, que han sido importantes, el último de los cuales ha obligado, como les digo, a un reajuste de determinados planes. El siguiente elemento de condicio-

namiento político es, como les decía, el presupuesto. Un presupuesto que está siendo objeto de negociación con otros grupos políticos y que parte, a la vez, de la voluntad de controlar el déficit público y de mantener el esfuerzo inversor; objetivos, en principio, contradictorios porque la inversión se financia en buena medida con déficit, y es lógico que así sea, puesto que la inversión financia bienes de capital que van a ser utilizados por generaciones futuras y, por tanto, es lógico que contribuyan a su financiación no sólo los contribuyentes de hoy, sino también los de mañana, y que se ha saldado, en lo que al Ministerio se refiere, con un resultado que nos permite abordar los proyectos contenidos en el Plan Director de Infraestructuras de una forma razonablemente satisfactoria.

El Plan Director de Infraestructuras fue presentado a la sociedad española y no llegó al Parlamento porque fue interrumpido su proceso de elaboración como consecuencia de la disolución de las Cortes. Planteaba unos objetivos determinados de inversión en un horizonte de tiempo que lógicamente dependen de dos parámetros básicos: el nivel de inversión presupuestario disponible en el año base y la tasa de crecimiento real que podemos suponer en media sobre el período de planificación. Un valor inicial proyectado en el tiempo en términos reales y reducido a un valor medio marca el volumen de inversión que, en términos estándares, puede suponer el planificador de las infraestructuras que va a poder invertir. Recuerden que en la discusión del Plan Director habíamos llegado a utilizar una cifra base que era que a lo largo del Plan los recursos presupuestarios disponibles en media sobre todo el horizonte debían estar en el entorno de los 800.000, 850.000 millones de pesetas. Esta cifra es perfectamente asumible y vamos a continuar la elaboración del PDI aceptándola como un elemento base de su estructura porque ya sabemos que el presupuesto del próximo año va a aportar una financiación presupuestaria directa, para programas inversores gestionados directamente por el Ministerio, que supera ligeramente los 700.000 millones de pesetas; estará entre los 700.000 y los 710.000 millones de pesetas. Esta cifra, proyectada a una tasa media de crecimiento en términos reales del 2,5 por ciento sobre un horizonte de 14 años, genera un valor medio, en pesetas de hoy, de 850.000 millones de pesetas y, por tanto, estamos en la senda prevista por el Plan Director de Infraestructuras.

El primer dato de esta ecuación, el nivel de inversión del año 1994, es ya un hecho o lo será dentro de pocos días, salvo que SS. SS. no aprobasen el presupuesto que el Gobierno les va a remitir. El segundo elemento es, evidentemente, una previsión. ¿Va a crecer la economía española al 2,5 por ciento, en términos reales, durante los próximos 14 años, en media obviamente con las correspondientes fases cíclicas de expansión y depresión que desde el tiempo de los egipcios sabemos que sacuden a la economía, las vacas gordas y las vacas flacas? Es una hipótesis que parece razonable y que, si no se confirmara, el problema ciertamente no sería la financiación del Plan Director de Infraestructuras; sería un problema mucho más grave de estabilidad económica y social del país. Si

no se crece a una tasa media del 2,5 por ciento en un horizonte temporal como el que prevé el Plan Director, el problema no sería que no tuviésemos recursos para financiarlo; sería uno mucho más grave. De alguna forma podemos decir que la ejecución del Plan Director y la premisa de crecimiento en que se basa tienen una relación dialéctica y que no irán el uno sin la otra. No creceremos al 2,5 por ciento, como mínimo, si no ejecutamos un esfuerzo inversor como el que el Plan Director prevé y si no crecemos al 2,5 por ciento no podremos ejecutar el Plan Director; una cosa no irá sin la otra. Esa relación dialéctica es la que está en la base de los planteamientos presupuestarios y de inversión del Ministerio. Obviamente, no es suficiente con este recurso presupuestario para abordar las realizaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras. Allí estábamos hablando de una inversión media que superaba el billón de pesetas, 1,2 billones de pesetas anuales. Pero recordarán SS. SS. que el resto debe provenir de otras fuentes de financiación, que ya existen hoy en día, aportadas por los usuarios o por otras administraciones. Puertos, aeropuertos, buena parte de los ferrocarriles, parte de las infraestructuras viarias, políticas de depuración de agua, inversiones hidráulicas tienen hoy una financiación por parte de los usuarios muy importante y, en algunos casos, de cofinanciación de otras administraciones que en su conjunto dibujan este escenario financiero que vamos a retomar de manera inmediata.

Lamento, señorías, que uno de los primeros elementos de confusión política que se haya generado antes de mi comparecencia se haya referido a la viabilidad del Plan Director y que en las noticias aparecidas -en ese esfuerzo meritorio que hacen algunos medios de comunicación para escandalizar más que para informar- se haya planteado la supuesta parálisis o anulación del Plan Director. Nada más alejado de la realidad. Al contrario, con las cifras que les suministro, el trabajo de elaboración del Plan Director puede continuar con las premisas previas a las elecciones. Está confirmado, como les digo, en el presupuesto del año 1994. Lo que ocurre es que mi llamada al realismo, que debo volver a efectuar ahora, no se refiere a que los objetivos del Plan Director no fueran realistas, sino que continuamente recibimos peticiones para acometer nuevas infraestructuras que no estaban previstas en el Plan Director y cuya inclusión en el mismo pondría en cuestión su realismo. Mi llamada al realismo no debe ser entendida en el sentido de que lo que estaba previsto en el Plan Director no era realista y no pueda ser ejecutado, sino que además de lo que está en el Plan Director, que es mucho, en este momento el Ministerio está recibiendo una impresionante demanda de nuevas infraestructuras para que sean también incluidas en el Plan Director, que en algún caso pueden ser atendidas, pueden ser encajadas en las previsiones presupuestarias, pero todas a la vez, obviamente, desbordarían los marcos razonables de la inversión que puede acometer el país.

Señorías, yo les voy a pedir su ayuda, su inestimable ayuda política en la tarea de definir prioridades que sean consecuentes con los objetivos y con los recursos de la

nación española. Desde el presupuesto de que no se puede hacer todo a la vez y que el AVE, por poner un ejemplo, no es de mantequilla, en el sentido de que no se puede extender una delgada capa de AVE por todo el territorio nacional sino que se hace de a) a b), y cuando se hace de a) a b) no se hace en el resto del territorio, a diferencia de lo que parecía creer uno de los candidatos del Partido Popular que planteaba un poquito de AVE en todas partes. Hay que priorizar, y la tarea de establecer prioridades exige el difícil compromiso de decir que algo va después de algo. Como todo no se puede hacer a la vez, y como el país no tiene recursos financieros para en 15 años resolver todas sus necesidades de infraestructuras, yo voy a apelar, por encima de la discusión política y del lógico contraste de intereses y opiniones diferentes, a que intentemos entre todos establecer aquellas prioridades que sirven mejor a la vertebración del país, a su desarrollo económico y a su cohesión territorial. Eso es lo que pretenderá hacer el Plan Director de Infraestructuras y el Plan Hidrológico Nacional, que deben ser las dos grandes piezas de definición política de la actuación del Ministerio.

Una tercera pieza debe sumarse a éstas. Estamos diseñando y vamos a lanzar como gran objetivo político una tercera pieza que sería un programa nacional para el medio ambiente, que viniese acompañado de una organización institucional que aúne el esfuerzo de todas las administraciones competentes, junto con un instrumento financiero que permita resolver el problema de la coordinación política entre Estado central, comunidades autónomas, ayuntamientos y Comunidad Económica Europea, de igual manera que hemos conseguido hacerlo con la política de vivienda. Un programa nacional y lo que podríamos denominar un fondo nacional para el medio ambiente, que debería ser el elemento de articulación de una política de políticas, una política de carácter horizontal que afecta a todos los aspectos de la vida, cuya gestión se encuentra residenciada en múltiples administraciones (centrales y estatales, autonómicas, municipales y supranacionales) y que no tiene hoy en día un instrumento de coordinación y articulación adecuado.

La canalización de los fondos de cohesión comunitarios en su vertiente medioambiental hacia las administraciones competentes en la gestión medioambiental requiere la articulación de un instrumento financiero, de un consejo asesor en el que la sociedad pueda participar a través de todas sus manifestaciones de interés social, y de instancias de coordinación interadministrativas de las que, hoy por hoy, todavía desgraciadamente carecemos.

Estas serían las tres grandes piezas del diseño de una política a medio plazo que pretenda llevar a la práctica lo que he denominado antes la actuación sobre el mero físico, que se compone básicamente de dos aspectos claramente diferenciados: la ciudad, por una parte, y el territorio, por otra; aspectos diferentes porque diferentes son sus problemáticas y sobre los que hay que actuar de forma conjunta. En este sentido, antes de que el Plan Director sea aprobado por las Cortes, sea sometido al informe de sus señorías, es evidente que algunos de los

planes que estamos ejecutando van a llegar a su expiración, van a ser cubiertos los objetivos planteados, y en algunas de estas áreas de actividad será bueno plantear planes puente o programas puente para que queden claros los objetivos, los recursos y los plazos con los que van ustedes a juzgar la acción del Gobierno. El I Plan General de Carreteras, por ejemplo, va a llegar a su terminación fácticamente a finales de este año, de acuerdo con el programa que el Gobierno aprobó al respecto, en el sentido de licitación y contratación de obra, obviamente, no de terminación física de todas ellas; y seguramente vamos a presentar al Gobierno y a ustedes, señorías, un programa puente que permita inventariar los objetivos que se han venido añadiendo al Plan General de Carreteras, que estarán en el Plan Director pero que conviene anticipar como un subconjunto para que -insisto- queden claros los objetivos a acometer de manera inmediata. Este plan puente en materia de carreteras debería definir objetivos por valor de un billón de pesetas, que deberían marcar la actuación prioritaria de forma inmediata.

En el Programa de autovías, por ejemplo, sólo queda por contratar un tramo de todos los previstos en el programa establecido, concretamente la conexión de Puerto Lumbreras con el límite de la provincia de Almería, que acabaría con todos los tramos que se van a acometer de los previstos en el I Plan General de Carreteras, y pasarían a futuros planes, porque no existe en este momento un proyecto ejecutable, dos tramos de la autovía de la Costa del Sol que seguramente pasarán a integrarse en un nuevo proyecto. Aparte de estos dos tramos de la Costa del Sol, una vez que hayamos contratado -espero que antes de finales de este año, en el mes de noviembre o diciembre- la conexión de Puerto Lumbreras con el límite de la provincia de Almería, hemos acabado el I Plan General de Carreteras en el programa de autovías, en lo que constituye sin duda alguna la mayor transformación física que ha experimentado el territorio español. Este plan ha cambiado a España, ha cambiado sus comunicaciones de una forma espectacular, y tenemos que diseñar de qué manera continuar con este profundo proceso de transformación. Junto con un programa de actuaciones sectoriales en medio urbano que afecte a la conexión de la red arterial ferroviaria en un conjunto de ciudades fuertemente afectadas por la interacción con el ferrocarril, la culminación del Plan de transportes de cercanías, que puede quedar terminado a finales de este año, y un conjunto de actuaciones singulares como Bilbao Ría 2000, el Cinturón Verde de Oviedo, el Delta del Llobregat, los planteamientos de Barajas y Valencia, Bahía de Cádiz, el Area de Tarragona, Reus, Valls y Alicante-Elche marcan las líneas de esta política territorial. Este plan puente o programa de actuaciones prioritarias en materia de carreteras, como les digo, debe permitir movilizar un billón de pesetas para mantener el esfuerzo inversor. Concretamente, a lo largo del año 1994 licitaremos obras en autovías por 920 kilómetros (prácticamente vamos a licitar durante el año 1994 otros 1.000 kilómetros más de autovía) y adjudicaremos obras correspondientes a más de 500 kilómetros de nuevas autovías; lanzaremos 1.000

kilómetros de licitación y contrataremos 500 de éstos.

En materia de infraestructura ferroviaria hay que poner el énfasis en el Plan de acceso a las grandes ciudades. A finales del año 1993, como les decía, quedará prácticamente terminado el Plan de transportes de cercanías. Solamente quedarán por contratar 16 de las 260 obras de este Plan y vamos a concentrar en el corredor Mediterráneo y en las conexiones Madrid-Zaragoza-Barcelona, por una parte, y Madrid-Valencia, por otra, las inversiones ferroviarias. En los próximos dos años hay que dar prioridad al triángulo Madrid-Barcelona-Valencia. Ya saben ustedes que la Comunidad Económica Europea ha acordado financiar con los fondos de cohesión el primero de los tramos de la conexión alta velocidad Madrid-Barcelona, concretamente el Zaragoza-Lérida, y que el Gobierno ha declarado prioritario, y está concentrando todo el esfuerzo inversor en la habilitación a 220 kilómetros por hora de la línea Barcelona-Valencia, que significará una inversión de 110.000 millones de pesetas en este corredor. Esta legislatura verá la culminación de este proyecto que permitirá colocar Barcelona a 220 kilómetros de velocidad media de Valencia, dinamizando todo el corredor Mediterráneo con unas características adecuadas a la alta densidad urbana de este tramo.

Acelero porque de lo contrario no podré cumplir, en absoluto, mis previsiones, señor Presidente. En materia de política hidráulica hará falta también, obviamente, acometer con sensatez y racionalidad el Plan Hidrológico, revisando sus planteamientos, para tener la absoluta seguridad de que no se trata de un plan que satisface una demanda que no tenga planteamientos económicos y sociales aceptables en términos de articulación del territorio y rentabilidad de las inversiones. Espero que dentro de pocos días el Consejo Nacional del Agua emita su dictamen sobre el proyecto de Plan nacional. Durante este año el objetivo claro es aprobar este Plan y aprobar los planes de cuenca de una forma también dialéctica e interrelacionada, porque no van el uno sin el otro, como no se les escapa a SS. SS.

Mientras el Plan Hidrológico Nacional se aprueba, el Gobierno aprobó un plan puente de obras hidráulicas 1993/1994, que será sustituido dentro de pocos meses por otro plan puente 1994/1995, para tener permanentemente definidos los objetivos de actuación de las dos direcciones generales y de los organismos de cuenca. Quiero señalar a SS. SS., por ejemplo, que este año el Ministerio ha tenido que invertir en obras de emergencia, para hacer frente a las situaciones de sequía de la mitad sur de España y a las situaciones de inundaciones locales -poco dramáticas, pero inundaciones a fin de cuentas- de la mitad norte de España, casi 50.000 millones de pesetas. Hemos tenido que invertir, sin tenerlo previsto en los planes de actuación, 48.500 millones de pesetas en actuaciones impuestas por unas circunstancias climáticas que son las más adversas del siglo y que nos han colocado en una situación difícil que se está resolviendo gracias a este esfuerzo inversor, pero que plantea un problema importante de definición de la oferta que debe ser atendida tanto en su dimensión agrícola como

industrial y urbana. La palabra clave en el Plan nacional es sin duda alguna ahorrar y modernizar; ahorrar el recurso y modernizar sus formas de uso, tanto en términos agrícolas como en términos urbanos e industriales. Solamente después de haber puesto en marcha todos los mecanismos de ahorro y modernización para aumentar la eficacia en el consumo, el país debe plantearse -y yo creo que deberá hacerlo, en cualquier caso, porque el ahorro no será suficiente aunque sea imprescindible- políticas de equilibrio interterritorial que pondrán a prueba la capacidad política de la nación española de razonar como un todo en el conjunto de su territorio, aunando los diferentes intereses -que por ser diferentes no dejan de ser compatibles- de sus territorios en términos de cuencas hidrográficas.

El Plan Hidrológico debe modernizar la administración hidráulica y debe plantear políticas de saneamiento y depuración que nos permitan cumplir con las directivas comunitarias. Aquí hay, señorías, un enorme esfuerzo de disciplina social a exigir; un enorme esfuerzo para exigir a instituciones, personas y empresas que efectúen vertidos a nuestros ríos, que cumplan con la normativa vigente y que sean sancionados si así no lo hacen. No me puedo dar por satisfecho, en absoluto, de la situación que tenemos en el momento presente. Hay que modificar la legislación en lo que sea necesario, pero sobre todo hay que imponer pautas de comportamiento (catalizándolas desde premisas culturales y políticas, pero también desde los correspondientes mecanismos administrativos de vigilancia y control) que no sean tan nocivos para el medio ambiente como hoy en día son los vertidos a nuestros ríos. Un programa de reutilización de las aguas residuales depuradas, un conjunto de actuaciones de saneamiento en zonas declaradas de interés general, el establecimiento del sistema automático de información de calidad de las aguas -que va a ser financiado también por los fondos comunitarios- y políticas de limpieza y acondicionamiento de cauces y de reforestación de todas las áreas de dominio público hidráulico son otros de los grandes objetivos en este terreno. El Plan de Costas 1993/1997, que ya ha sido aprobado por el Gobierno, tiene un presupuesto de 150.000 millones de pesetas que encaja en los escenarios presupuestarios, debe permitir continuar actuando en un dominio público de extraordinario interés ambiental y económico.

En política ambiental es -como digo- donde es más importante que en ninguna otra diseñar nuevas líneas de acción política y convertirla en el eje de acción preferente del Ministerio en esta legislatura. Los planteamientos del desarrollo sostenible de solidaridad entre las generaciones y los territorios; las especiales características físicas del territorio español hacen que estemos enfrente de una verdadera oportunidad que deberíamos ser capaces de definir en un plan o estrategia ambiental que permita involucrar en el mismo a las comunidades autónomas; comunidades autónomas que en ocasiones entienden que las intervenciones de la Administración del Estado en política ambiental es una invasión de competencias y a veces se resisten a participar en programas y políticas

ambientales que no pueden ser descompuestos territorialmente siguiendo el mapa autonómico del Estado, porque el problema pasa de fronteras políticas, plantea evidentes esquemas de economía de escala y no puede quedar reducido a pautas autonómicas porque diferentes son las comunidades autónomas en superficie, en población, en instalaciones industriales y en necesidades de una política ambiental que aborde el problema de los residuos urbanos, de los residuos industriales, de la contaminación atmosférica, del reprocesado de envases y embalajes, dentro de lo que es una clara unidad de mercado que no puede dividirse en políticas autonómicas que son competentes en lo que a gestión se refiere, pero que no pueden establecer los mecanismos fiscales y económicos que son básicos en una política medioambiental, y que no pueden ser establecidos a nivel de comunidad autónoma sin riesgo de romper la unidad de mercado y producir distorsiones importantes.

El Plan de Costas es un instrumento de la política ambiental. Los planes de acondicionamiento de las riberas de nuestros ríos son elementos de la política ambiental. De hecho, el Ministerio de Obras Públicas tutela espacios naturales protegidos, espacios públicos protegidos con una extraordinaria dimensión y quizá no seamos conscientes de que la costa es un espacio natural protegido, que el dominio público hidráulico es un espacio natural protegido y que, dada la longitud de nuestras costas y nuestros cauces, los perímetros de nuestros pantanos, tenemos un patrimonio medioambiental público que debe ser conservado de igual manera que conservamos y cuidamos nuestros parques nacionales. Pero junto a eso hay que establecer instrumentos que permitan el desarrollo de una política ambiental urbana e industrial. La política ambiental no se agota en la protección de la naturaleza. Al contrario, existe una política ambiental de dimensión urbana que es quizá aquella que requiere una acción política institucional, normativa más intensa. Las aguas residuales, los residuos sólidos, urbanos, los residuos industriales son todos ellos elementos de una política ambiental que requiere normas e instrumentos de gestión. Todavía no tenemos -y me comprometo a tenerlo de forma inmediata- una norma semejante a la que tienen alemanes y franceses para la recogida y el reciclaje de los aceites usados, que es el primer elemento donde debe ser posible actuar de forma coordinada con las comunidades autónomas, estableciendo instrumentos fiscales, económicos y organizativos que cada una de ellas no puede hacer en el conjunto de su territorio.

La canalización de recursos, como les decía, debe efectuarse de una forma organizada; no podemos incurrir en lo que a mi entender serían dos graves errores. Primer error, decir que la política ambiental es, desde el aspecto de inversión y recursos, de competencia exclusiva de las comunidades autónomas y generar una inhibición de la Administración central del Estado que sólo estaría justificado ante una falta absoluta de recursos, pero hoy en día hay un fondo de cohesión comunitario que debe ser invertido en políticas ambientales y que debe ser canalizado a través de la Administración del Estado hasta lle-

gar a los agentes ejecutores de estas políticas. Luego la inhibición no sería una solución, aunque sólo fuera porque tenemos la obligación nueva de canalizar recursos comunitarios hacia políticas ambientales. Anteayer podríamos decir que recursos no había, pero ahora recursos haylos; son los que provienen de una política comunitaria que tiene el rótulo medioambiental y que tiene un carácter finalista. El segundo error sería actuar caso a caso, estableciendo sin duda alguna agravios comparativos, actuaciones discriminatorias y planteamientos que no correspondiesen a comunes denominadores. Esos comunes denominadores deben ser establecidos previamente, a través de ese armazón de políticas sectoriales que deben ser instrumentadas por distintos agentes que deben ser incentivados para que participen en las mismas. Hay que incentivar a las comunidades autónomas a la aceptación de aquellas plantas que son imprescindibles en la política ambiental y que, sin embargo, se encuentran a veces con resistencias irracionales que en algún caso pueden haber estado justificadas por la ausencia de normas comunitarias de referencia, pero que ya no lo están porque estas normas existen.

El planteamiento de un fondo ambiental no debe verse como una invasión competencial del Estado hacia las comunidades autónomas, sino como un instrumento de coordinación de políticas. ¿O es que acaso no existe un fondo de orientación y garantía de rentas agrarias que es, a fin de cuentas, administrado por las autoridades territoriales pero que constituye una política nacional? ¿O es que acaso no existe -no lo llamamos así pero existe- un fondo nacional para la política de vivienda que es administrado y gestionado por las comunidades autónomas pero que define una política estructural a nivel del Estado concertada y convenida? Ese y no otro es el objetivo que me mueve a plantear la necesidad de crear un consejo asesor del medio ambiente donde canalicemos la inquietud y la participación social de lo que constituye hoy en día, después del hundimiento de los regímenes socialistas de la Europa del Este, la única forma organizada de oposición al capitalismo que subsiste en el mundo, donde canalicemos esa inquietud legítima y justificada de los límites hacia una economía de mercado que se demuestra totalmente incapaz de establecer unas pautas de desarrollo sostenible que nos garanticen que el bienestar que obtenemos como consumidores inmediatos no lo perdemos como ciudadanos de una unidad física común e indisoluble. La revitalización de las conferencias sectoriales del medio ambiente y la creación de un organismo de cooperación interadministrativo que canalice estos recursos que vendrían de los fondos de cohesión comunitarios, de los que podemos poner en los presupuestos del Estado, en una política de impulso de las políticas ambientales de las comunidades autónomas, y los que éstas dediquen a la política del medio ambiente en sus respectivos territorios. Cuando la Constitución estableció la competencia exclusiva de las comunidades autónomas en materia de medio ambiente éste no era lo que es, no era en absoluto lo que es hoy en día. En 1978 la percepción social de los problemas ambientales, su dimensión

geofísica, nada tendría que ver con lo que hoy entendemos como problemas ambientales. Los problemas de la capa de ozono, por poner un ejemplo límite, obviamente no se pueden descentralizar en comunidades autónomas para que cada una tape una parte del agujero; son políticas universales que deben ser coordinadas a nivel internacional, para eso está el Estado, y que deben ser instrumentadas de una manera cohesionada y coherente, para eso tenemos un Estado descentralizado.

En cuanto a política de reforestación y de regeneración de playas, nos proponemos regenerar 300 kilómetros de playas y reforestar más de 800.000 hectáreas durante esta legislatura. Hay que asociar los problemas de depuración de aguas residuales, objetivo 75 por ciento (tres cuartas partes de la población española debe estar enganchada a un sistema de depuración de aguas residuales al final de esta legislatura), y reducir de 25 a siete las zonas con atmósfera potencialmente contaminada, aparte de acabar con la producción de halones y CFC<sub>5</sub> que son, como saben, los grandes degradantes de la capa de ozono; disminuir entre un 20 y un 25 por ciento la emisión de los principales gases contaminantes y multiplicar por 10 el consumo de la gasolina sin plomo, al mismo tiempo que la eliminación de vertederos incontrolados, así como un procedimiento de recogida selectiva y reciclaje de residuos, para lo cual tendremos que establecer a la vez pautas culturales, mecanismos de precios y sistemas de gestión. Las tres cosas son imprescindibles.

Ayer discutía con el Consejero de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cataluña de qué manera podemos colaborar en la potenciación de esta clase de políticas, y creo que era importante señalar hasta qué punto, si no se parte de una conciencia de los ciudadanos de que la eliminación de los residuos urbanos pasa por su compromiso personal y directo, individual y primigenio, de separar de sus residuos urbanos los distintos elementos que los componen, no hay posibilidad de llevar a cabo una política ambiental que sea económicamente factible, y ejemplos hay en el mundo que deberíamos ser capaces de establecer aquí, como las grandes instalaciones de tratamiento de residuos urbanos en París, donde llegan los residuos preclasificados, porque su clasificación y separación posterior tiene unos límites económicos infranqueables. Pero partiendo de un compromiso previo del URBANITA de pie, del ciudadano que actúa no sólo como consumidor sino también como ciudadano, podemos revalorizar esos residuos, podemos crear puestos de trabajo (el medio ambiente es un yacimiento de puestos de trabajo muy importante) y podemos hacer la mayor contribución a la política ambiental, mucho más que las estériles discusiones que a veces tenemos acerca de si la M-40 roza o no roza la valla de El Pardo porque, como saben SS. SS., las encinas de El Pardo son muy importantes pero no son el corazón de la política ambiental, en todo caso no son sagradas. Vamos a intentar resolver el problema del cierre de la M-40, dentro de unas pautas ya pactadas en la anterior legislatura con el Ayuntamiento de Madrid, que espero cumpla con sus compromisos expropiatorios, pero estamos también dispuestos a buscar otras soluciones,

si ello fuera necesario y si los planteamientos que consensuamos antes de las elecciones resultasen inviables para la administración que tiene que efectuar las expropiaciones de unos terrenos que son vitales para una política ambiental; vitales porque los niveles de contaminación atmosférica que producen los embotellamientos de acceso a Madrid todos los días superan con mucho, desde el punto de vista de política ambiental, los efectos nocivos que tendría el trazado de una vía de cierre de la M-40.

En transportes vamos a desarrollar el Plan de medidas para el transporte de mercancías, vamos a llevar a cabo una política tarifaria tendente a la cobertura de los costes de explotación, salvo en cercanías, de las infraestructuras ferroviarias (esta legislatura debe ver un nuevo contrato-programa entre el Estado y Renfe), vamos a desarrollar la Ley de Puertos para estar preparados cuando llegue el momento de abrir el cabotaje en 1999 al transporte marítimo en España, así como a continuar en la línea de reducción de costes de los servicios portuarios para hacer frente a la competencia con la red de puertos europeos.

En transporte aéreo vamos a impulsar las posibilidades que ofrece la normativa nacional y comunitaria en materia de acceso al mercado, facilitando la entrada de nuevos operadores en servicios regulares (vamos a autorizar de forma inmediata un nuevo operador con Canarias) para ampliar la oferta, aumentar las posibilidades de viaje a precio reducido y dedicar una especial atención a las relaciones entre la península y los territorios insulares. Se va a introducir de forma progresiva un segundo operador de HANDLING en los aeropuertos españoles, y se va a continuar con el programa de ampliación del aeropuerto de Barajas que, por cierto, ya no tiene los niveles de congestión de 1991. Puedo decirles, con legítimo orgullo, que España es hoy en día el país con el tráfico aéreo más regular de toda Europa, con los retrasos más pequeños del tráfico aéreo europeo, que no tenemos problemas de congestión, y aunque Barajas es un aeropuerto con una gran densidad de tráfico, ya no está, como estaba en 1991, al borde del colapso. Eso ha sido posible, entre otras medidas, gracias al recorte de la longitud de la pista central y a medidas de control de tráfico que han dado los resultados deseados. Pero no nos vamos a dormir en esta situación; vamos a seguir con los trabajos de ampliación, construcción de la segunda pista y segundo terminal, pero no estamos en una situación angustiosa.

En materia de liberalización del transporte aéreo, ya saben ustedes que con la Comunidad Europea pactamos junio de 1997 para la apertura de nuestro mercado a otros operadores. Me parece importante, señorías, muy importante, distinguir entre lo que es la regulación del mercado nacional y lo que es la apertura de este mercado a operadores no nacionales. Se suelen confundir ambas cosas. Y bajo la palabra liberalización, quienes puede que sean expertos en algunas cosas, pero desde luego no en transporte aéreo, suelen confundir las churras con las merinas y creer que el hecho de que nuestro mercado no se abra a operadores europeos hasta 1997 quiere decir que no va a haber pluralidad de operadores en nuestras líneas aéreas antes de 1997; son dos cosas distintas.

Nuestro mercado está abierto ya a varios operadores, como lo prueba el hecho de que con Canarias va a haber otros operadores regulares. Lo que hemos mantenido en reserva hasta 1997 es la posibilidad de que otros operadores extranjeros entren en nuestro mercado, y créanme que España no tiene ningún interés en anticipar la entrada de operadores extranjeros en el mercado español sin tener la lógica correspondencia y sin dejar que nuestro mercado se «descreme» en beneficio de otros operadores que no aportarían, en términos generales, una maximización de la utilidad del consumidor, sobre todo en las circunstancias presentes. He oído a algún famoso profesor —creo que era el profesor Fuentes Quintana— repetir dos o tres veces, en distintos foros e incluso en algún programa radiofónico, que la falta de liberalización del transporte aéreo en España hace que valga igual un billete del puente aéreo Madrid-Barcelona que un billete de avión entre Washington y San Francisco. ¿Dónde comprará los billetes de avión el señor Fuentes Quintana? **(Risas.)** Los debe comprar en la misma agencia en la que compraba los billetes de tren el señor Álvarez-Cascos. **(Rumores.)** Porque la diferencia que hay entre la realidad y la descripción que se hace de la realidad es tan tremenda que creo que la obligación del Ministro de Transportes es advertir a la ciudadanía española que esta clase de argumentos, esta clase de referencias a hechos que son totalmente erróneos pueden desfigurar los parámetros de percepción y valoración de lo que es el mercado nacional de transporte aéreo. España tiene un buen transporte aéreo, tiene un sistema de transporte aéreo eficiente, que va a ser liberalizado en 1997 para que entren operadores de otros países, pero ya ahora pueden entrar operadores nacionales. Lo que ocurre es que hay muy pocos operadores nacionales que estén en condiciones de ofrecer un servicio alternativo al que ofrece Iberia en el puente aéreo Madrid-Barcelona, a unos precios equiparables, cuando se ofrecen treinta conexiones diarias, cubriendo como se cubre, en calidad y cantidad, el servicio. Digo esto porque no se deben atribuir a las políticas de liberalización o de privatización efectos maravillosos que no tienen en algunos casos, y porque no se puede concebir una política de liberalización del transporte igual en Holanda que en España, porque el relieve es distinto; porque la población está distribuida de manera muy diferente y porque los costes de las infraestructuras también lo son. En este sentido creo que hay que hacer una llamada de racionalidad y, sobre todo, la petición de que no se intoxique a la sociedad española con argumentos que pueden quizás utilizar los responsables políticos en un debate dialéctico, pero que son impropios de quienes pretenden describir la realidad desde parámetros de objetivización distinta.

En materia de comunicaciones nos encontramos también con un conjunto de planteamientos avanzados en el terreno de la liberalización. España estaba sumida en la elaboración del nuevo Gobierno, en el debate de investidura, y posiblemente pasaron desapercibidos para la sociedad española los acuerdos a los que llegamos el 16 de junio pasado, en Bruselas, en el Consejo de Ministros de

Telecomunicaciones: un consejo trascendental que pasó desapercibido y que yo quiero recordar a SS. SS. porque es una pieza clave en la política de telecomunicaciones. Ustedes lo conocerán seguramente porque es su obligación, pero posiblemente no lo conoce la sociedad española. El 16 de junio acordamos liberalizar la telefonía vocal, los servicios de telefonía vocal en el horizonte de 1998, aunque España consiguió que, si fuera necesario, dispondría de unos años más del período de adaptación. Señorías, hemos de distinguir aquí lo que son servicios de lo que son infraestructuras. Se suelen confundir ambas cosas. Con la liberalización de la telefonía vocal, en 1998, todos los servicios de telecomunicaciones estarán liberalizados. Hoy en día ya lo están todos menos la telefonía vocal y, en el caso particular de España, la reventa de capacidades en circuitos alquilados. El comisario Brittan, un ultraliberal convicto y confeso, planteaba como solución la liberalización inmediata de la telefonía de larga distancia, y casi todos los países nos opusimos a sus planteamientos porque entendíamos que eso conduciría a un «descreme» de los operadores nacionales que tienen márgenes de beneficios importantes en la larga distancia, pero que son estructuralmente deficitarios en las llamadas urbanas. Es típico de los liberales con escasa preocupación social entregar al sector privado y a la competencia los segmentos rentables del mercado y hacer recaer sobre los presupuestos públicos aquellos segmentos estructuralmente deficitarios. Es obvio. La competencia sólo puede jugar allí donde hay márgenes de beneficio; donde no los hay, nada tiene interés de competir. Todo el mundo tendría interés en competir en el gran corredor de telecomunicaciones Madrid-Barcelona o en las comunicaciones a larga distancia, porque son baratas, tecnológicamente perfectamente administrables vía satélite\* y en las que hay un margen importante de beneficio, hay creencia que se puede extraer al operador a través de un proceso de pluralidad de operadores. Pero nadie tendría ningún interés en prestar servicios telefónicos con las actuales tarifas urbanas. Todos los países coincidimos en decirle al señor Brittan (que yo creo que estaba un poco frustrado —hay que decirlo— por los fracasos que había obtenido en sus intentos de liberalización de otros sectores como la energía y los transportes, y pretendía liberalizar las telecomunicaciones de larga distancia) que eso no era viable, que había un problema de cohesión social y que era necesario proceder con más tino y tiento. De manera que llegamos a un acuerdo, que es lo que vamos a desarrollar en política de telecomunicaciones: liberalizar la telefonía vocal en el horizonte de 1988. Pero para eso —final de esta legislatura— tienen que ser conscientes de que necesitamos resolver previamente tres problemas importantísimos que marcarán las líneas de acción política de mi Ministerio. Primero, la extensión del servicio. No es razonable liberalizar sin haber cubierto previamente todo el territorio, porque no va a ser la liberalización lo que permita cubrir los territorios marginales. Sólo será el servicio público. Segundo, equilibrar tarifas. No es posible liberalizar con estructuras de tarifas que no reproducen costes, pues esto conduce al descreme y al

déficit del servicio público. Y tercero, establecer obligaciones de servicio público a los nuevos operadores que permitan que contribuyan a la amortización de la red que van a utilizar en régimen de competencia sólo en segmentos rentables.

Este es el acuerdo de junio de este año, en el que la Comisión Europea plantea los beneficios de la competencia y de la liberalización y a la vez -digo bien- las exigencias del mantenimiento del servicio público como elemento característico de la identidad europea, que quiere que los servicios de telecomunicación sean un bien que se ofrezca a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad de acceso, en cualquier parte del territorio, independientemente de los costes específicos de cubrir cada uno de ellos. Aquí tendremos -supongo- diferencias ideológicas importantes, pero estoy seguro de que comprenderán ustedes -y para ello estamos a su disposición- las exigencias técnicas que resultan de la necesidad de dar cohesión al territorio, dar convergencia a las tarifas y establecer obligaciones de servicio público a los operadores.

Quiero decir con eso que este Gobierno no va a liberalizar la telefonía de larga distancia de forma inmediata, como propone, por ejemplo, el programa del Partido Popular y como pueden opinar otros expertos de la competencia, porque creemos que es mucho mejor aplicar lo pactado en Europa en los foros comunitarios, tal como venimos haciendo.

Se está preparando un proyecto de ley de televisión por cable, la trasposición de la Directiva de televisión sin fronteras, el concurso de servicios de telefonía móvil automática GSM, y ya están liberalizados los servicios avanzados a las empresas. Todo ello debe concebir un entorno competitivo, donde hagamos compatibles los beneficios de la competencia con las exigencias del servicio público; las dos cosas, los beneficios de la competencia con las exigencias del servicio público.

En materia de Correos y Telégrafos, la extraordinaria mejoría que ha experimentado este servicio nos anima a seguir en una línea que, de continuar así, puede en dos años acabar con su déficit; una organización que puede anular el déficit de explotación que tenía en 1990, que debe pasar por una ley de ordenación de las comunicaciones postales que defina el marco jurídico de la actividad postal y que permita, como les digo, la supervivencia financiera del servicio público en un entorno competitivo.

Quizás SS. SS. no lo saben, pero España es el único país de Europa que tiene liberalizado el servicio de correo urbano, que es el segmento rentable. Aquí pasa al revés que en teléfonos: en teléfonos no son rentables las tarifas urbanas y en Correos son altamente rentables los servicios de reparto urbano, por razones obvias. Cubrir todo el territorio es costosísimo, repartir cartas en Madrid es logísticamente fácil y poco costoso. Somos el único país de Europa que tiene liberalizado el correo urbano. Es decir, la parte cremosa del mercado está sometida a la competencia. Por lo tanto, Correos no puede tener un beneficio que aplicar a las zonas estructuralmente deficitarias que derivan de la obligación de llevar cartas a la

última aldea del Pirineo o de La Alpujarra. Eso lo cubre el presupuesto del Estado. ¿Por qué? Porque, por alguna razón histórica, dejamos descremar Correos. De alguna forma, también hemos descremado Correos al colocar la Caja Postal de Ahorros fuera de su ámbito de actuación. Si sumáramos los beneficios de la Caja Postal de Ahorros con las cuentas de Correos, Correos como unidad no tendría déficit. Políticamente hemos decidido también, por las razones que sean, ser la única unidad postal que coloca su instrumento financiero en otro ámbito de la organización pública.

Esto me induce a hacer una llamada de atención sobre los supuestos beneficios y objetivos de las privatizaciones. Estos días hemos estado un poco a la greña sobre si las privatizaciones que el Gobierno prepara van o no a afectar a los servicios públicos de transportes y comunicaciones; si eso es o no una buena receta para reducir el déficit público; si eso es o no bueno para aumentar la eficacia de los servicios y de las actividades en cuestión; si eso es más o menos de derechas o de izquierdas, etcétera. No creo que eso sea la vara de medir que permita calificar ideológicamente a los responsables políticos, pero debo decirles con honestidad que no me consta que el Gobierno haya pedido a Argenteria ni a nadie un estudio previo sobre un plan de privatizaciones. En lo que se refiere a mi Ministerio, no solamente desconozco que haya sido así, sino que no me parece necesario que así sea.

El colocar segmentos rentables de algunas actividades de transporte fuera del ámbito público beneficia a quienes obtienen un margen de beneficio de su prestación, pero debilita el servicio público en su conjunto. Aprovecho esta comparecencia para decirles que este Ministro no es, en absoluto, partidario de extraer de Renfe los servicios rentables para entregarlos al sector privado porque eso, lejos de reducir el déficit, lo aumentaría en la medida en que habría que cubrir los servicios deficitarios, que ya no podrían contar con los márgenes de rentabilidad que habrían perdido al entregar a la actividad privada su componente rentable. Tampoco veo políticamente razonable, por ejemplo, privatizar los aeropuertos rentables y que se queden a costa del Estado los que no lo son, sobre todo, señorías, porque es muy difícil decir en una estructura en red qué es rentable y qué no lo es, porque una estructura en red transmite capacidades entre nudos y, en un sistema de economías de escala crecientes, es evidente que la rentabilidad se detecta donde se concentran tráficos, pero los tráficos se concentran porque existen nudos que los transmiten. Barajas no sería Barajas si no existiese la red de aeropuertos que, en estrella, lo alimentan en tráfico y, enfrentados en una curva de costes marginales decrecientes, provoca rentabilidades en las cuentas de explotación de una unidad o la otra.

Tampoco veo necesario ni conveniente políticamente avanzar en la privatización de unidades que configuran el servicio público, aunque yo no soy contrario a la participación del capital privado en aquellos planteamientos tecnológicos que pueden aumentar la eficacia, pero me

niego a creer que la eficacia está asociada o disociada a los adjetivos público o privado que se yuxtapongan a las organizaciones, sino que está asociada a la calidad de sus gestores, a los recursos con los que cuentan y al entorno organizativo en el que se desempeñan.

Correos ha mejorado extraordinariamente, entre otras cosas, porque lo hemos convertido en organismo autónomo. Si lo convirtiésemos en ente público total mejoraría todavía más, y el tráfico aéreo ha mejorado sustantivamente porque le hemos dotado de instrumentos de gestión acordes con su función. Hay que desadministrativizar, sacar de la Administración lo que no es administrativo, aunque eso no tiene por qué hacerle perder su carácter de función pública.

Telefónica, por ejemplo, es una empresa privada; con mayoría de capital privado —no sé si los que se sientan en su consejo de administración son o no representativos de la propiedad del capital; polémica que ha aparecido ahora entre Telefónica y el sistema financiero—, pero no es una empresa privada cualquiera; es el gestor contractual de un servicio público regulado, de un servicio público, ni más ni menos, regulado. Mientras lo sea, es evidente que la participación estatal tiene que ser suficientemente importante para poder controlar la gestión y conseguir el equilibrio entre rentabilidad financiera y los objetivos de utilidad pública que se le asignan. En este sentido, creo que el Estado tiene en Telefónica el 33 por ciento del capital social. Somos el país de Europa donde la participación pública en el operador telefónico es más baja; más baja incluso que en la Inglaterra de la señora Thatcher, donde, a pesar de la liberalización, todavía la participación en British Telecom por parte del Gobierno inglés es mayor que por parte del Gobierno español en Telefónica. Allí no hay un problema de privatización. Creo que no deberíamos disminuir la participación del Estado en Telefónica mientras ésta siga siendo el operador contractual de un servicio público. Cuando no lo sea, cuando sea un entorno competitivo, entonces la razón de la participación pública obedecerá a otros parámetros, pero hoy por hoy, creo que con un 33 por ciento estamos adecuadamente equilibrados en lo que es gestión con criterios de empresa privada y gestión de un servicio público.

Déjenme que les diga que pretender reducir el déficit público privatizando, solamente puede ser argumentado con énfasis por quien parta de una posición ideológica... **(Un señor Diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** No, el Vicepresidente Serra dijo ayer muy bien en su comparecencia en el WORLD ECONOMIC FORUM, que eso sería pan para hoy y hambre para mañana (sería bueno que conociesen los señores Diputados lo que dicen los miembros del Gobierno), que una política de privatización a ultranza no está en los planes del Gobierno, y que para reducir el déficit público lo que hay que hacer es actuar sobre las partidas del presupuesto.

Hubo un precedente histórico de un país que quiso reducir el déficit público vendiendo todos sus activos empresariales: Inglaterra. Vendieron todas las joyas de la abuela y ahora tienen más déficit público que nosotros. Liquidaron su patrimonio empresarial y ahora tienen un

ocho por ciento de déficit y van camino del diez. ¿Qué quiere decir esto, señorías? Lo que es evidente: que el patrimonio empresarial es un STOCK, que el déficit es un flujo y que pretender equilibrar un flujo liquidando un STOCK puede ser argumentado ideológicamente, pero demuestra una extrema ignorancia de la contabilidad elemental.

Eso no quiere decir que, en un momento determinado, alguien pretenda —y me parece razonable— obtener caja, ante una tensión de liquidez, enajenando un patrimonio. Usted vende un activo y disminuye un pasivo. Su patrimonio no ha cambiado y su déficit tampoco, pero eso le permite hacer frente a una situación de tensión de liquidez. Puede ser una buena razón, pero yo creo que seriamente nadie responsable puede pensar que los problemas del déficit público en España se resolverían liquidando un patrimonio empresarial, que es mucho más pequeño que el que hay en otros países (mucho más pequeño), que vale muchísimo menos que lo que valen las empresas públicas francesas o alemanas y que, de alguna manera, al liquidarlo, nos daría dinero fresco pero nos quitaría ingresos futuros y, por tanto, en el medio plazo, no es seguro que fuera una buena política.

Para reducir el déficit, como dijo ayer el Vicepresidente del Gobierno, lo que hay que hacer es actuar sobre los flujos del déficit, no sobre los STOCKS patrimoniales. No liquidar patrimonios, sino actuar sobre los flujos de déficit; reducir los déficit de Correos, como hemos hecho, los déficit de explotación de Renfe (como deberíamos ser capaces de hacer), y los elementos de gestión presupuestaria que nos permitan incrementar nuestro esfuerzo inversor.

Señorías, creo que hemos lanzado suficientes elementos de debate como para que esta comparecencia sea útil a la tarea de control que tienen ustedes la competencia de ejercer, y a la que me someto gustoso.

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

Creo que el señor Ministro ha hecho una exposición, como acaba de decir, lo suficientemente condensada y detallada para establecer el debate parlamentario necesario. Pienso que si ha citado a unas cuantas personas lo ha hecho dentro del contexto de su uso argumental, y no quiero interpretar que ha sido de otra manera (ésta es mi valoración personal). No cabe ninguna matización al respecto, sino simplemente ésa: que ha citado en su exposición a las personas que ha creído oportuno. Cada uno es libre de interpretarlo como quiera, pero esta Presidencia lo considera como un simple uso argumental dentro de su exposición.

A partir de este momento, empezamos con la intervención de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios. Dado que el Ministro ha sido escueto en su exposición en cuanto a respetar el tiempo que me había pedido como conveniente para establecer el debate (hora y cuarto), tenemos tiempo suficiente y sugiero que los portavoces de los distintos grupos que ahora voy a mencionar no se extiendan más allá de quince minutos. Seré normalmente poco flexible respecto al tiempo si queremos sacar-

le verdaderamente partido a la reunión del día de hoy. Con esa base de quince minutos por portavoz, en estos momentos tiene la palabra el portavoz del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor ANDREU ANDREU: Señor Ministro, le doy la bienvenida en nombre de mi Grupo, en esta nueva legislatura. Me alegra oírle algunas de las cosas que usted ha manifestado, lo que no significa que esté completamente de acuerdo con usted en la globalidad de su discurso y que tenga serias dudas sobre algunos aspectos que usted ha anunciado.

Lo primero que yo detecto en su intervención es que hay diferentes discursos económicos en el mismo Gobierno, lo cual me parece positivo desde mi punto de vista, porque otros discursos económicos que he oído me resultaban enormemente preocupantes.

Yo no creo que sea casual la aparición de noticias sobre la privatización de gran parte de nuestras empresas públicas; que estas noticias aparezcan gratuitamente, y mucho menos en los medios en que se publican, que normalmente suelen estar bien informados y bien filtrados del Gobierno; son medios que usted utiliza mucho para filtrar iniciativas de su propio Ministerio. Repito que yo no creo que aparezcan de forma espontánea ese tipo de filtraciones. En cualquier caso, me parece positivo lo que le he oído sobre las fronteras de ese tipo de privatizaciones, y tengo que decir que me siento más cercano a comentarios como los que usted ha hecho sobre los criterios de privatización de empresas públicas, que los que se oyen desde otras esferas del Partido que sustenta al Gobierno o, por lo menos, de uno de los partidos que sustenta al Gobierno.

También me parece interesante su opinión sobre el déficit público, porque éste no es tampoco el criterio que por lo menos este portavoz cree oír de otros miembros del propio Gobierno. Me parece importante que usted considere que, en lo que se refiere fundamentalmente a los programas de inversión de su Ministerio, deben ser financiados por varias generaciones. No creemos que la actitud ante el déficit público pueda ser de reducción fanática, sino que, fundamentalmente en lo que se refiere a las importantes inversiones que tiene pendiente nuestro Estado, me parece relevante que no se actúe restrictivamente, sin ningún tipo de cortapisas, ante el déficit público. Pero, repito, no hay un discurso homogéneo del Gobierno. Yo me alegro de que no sea homogéneo ya que, hasta ahora, lo que he escuchado va en un sentido contrario de lo que piensa mi Grupo Parlamentario.

Su Ministerio tiene en esta legislatura una importancia extraordinaria, porque, aparte de que puede ser el que mantenga la inversión en el Estado y el que plantee elementos dinamizadores de la economía, yo creo (y de ahí viene la importancia que los propios sindicatos le dan a las inversiones en infraestructuras en las mesas de negociaciones que está habiendo para un posible pacto social y de empleo) que su Ministerio tiene una importante responsabilidad en la vertebración del Estado en esta próxima legislatura. Este es un hecho que me parece ex-

traordinariamente capital, en un momento en el que la composición política de nuestro Estado es la que es, en el que no existe una mayoría absoluta del Partido Socialista, y en el que se pueden decantar unas u otras políticas de Estado. En este sentido, el que las inversiones en infraestructuras, en obras hidráulicas, y el conjunto de las inversiones que realiza su Ministerio se canalicen con una visión de Estado, me parece extraordinariamente importante. Mi Grupo parlamentario siempre va a apoyar el que las inversiones se realicen con ese criterio de vertebrar el Estado lo más homogéneamente posible. Nosotros escuchamos con cierta preocupación cuáles son las prioridades inversoras que usted ha manifestado hoy aquí y cuáles son las prioridades inversoras que tanto usted como otros responsables de su Ministerio vienen indicando desde hace tiempo.

Tenemos serias dudas respecto a que el destino previsto de los fondos de cohesión ayude a una vertebración del Estado y a una cierta homogeneización del conjunto de los territorios y comunidades autónomas que tiene España. En primer lugar, estimamos que podemos aprender de inversiones como la realizada en la alta velocidad en Sevilla y que la concurrencia de inversiones del transporte en un determinado eje de comunicación puede constituir un cierto despilfarro. Podemos comprobar cómo la concurrencia de inversiones que se han realizado en aeropuertos y ferrocarriles, por ejemplo, en Sevilla, avalan en cierto sentido este juicio. Sólo hay que ver cómo las instalaciones aeroportuarias de Sevilla no tienen la utilización suficiente, mientras que ha sido un éxito rotundo, lo cual contrasta con lo otro, la inversión en el AVE. Deberíamos aprender con este ejemplo para que no concurren las inversiones de infraestructura en otros ejes. Me parece enormemente interesante que haya una distribución más equitativa de los fondos de cohesión.

Con esto quiero decir, para no darle vueltas al asunto, que aun pareciéndonos importante que en algún momento se construyan otras líneas de alta velocidad, nos parece extraordinariamente más relevante que se proceda a una modernización y, si se quiere (aunque pueda parecer un poco de *PARVENU* en Europa), a una europeización de nuestras líneas de ferrocarril. Nos parece trascendente que se destinen ahí nuestros fondos de cohesión y que otras inversiones que son importantes para el Estado, como es el completar una alta velocidad que estructure nuestro país, no se pongan en primera línea de objetivos inversores.

No hemos oído plazos concretos sobre el plan director de infraestructuras. Yo quisiera que fuera usted más explícito, porque al final de la anterior legislatura estuvimos rondando con el citado plan director de infraestructuras sin que se llegara a tramitar parlamentariamente. Creo que no es bueno que este tipo de planes se puedan convertir en elementos de propaganda política sin que en ningún momento se sustancien ante las Cámaras. Debería haber un compromiso más fehaciente por parte del Gobierno sobre cuándo se va a enviar a la Cámara ese plan director de infraestructuras. Cuando se traiga, quiero anunciarle a usted y al resto de la Cámara que mi

Grupo Parlamentario será partidario de que no sólo lo analicen los diferentes grupos parlamentarios, sino también elementos de la sociedad civil española. Entonces seremos partidarios de que comparezcan ante esta Cámara, ante esta Comisión, elementos de la sociedad civil que puedan enjuiciar este plan, de forma que podamos hacer nos un criterio más cabal del mismo y que no solamente sea objeto de una discusión partidaria. Haremos el mismo planteamiento respecto a otro tipo de iniciativas, como son el plan hidrológico o el proyecto nacional de medio ambiente.

Tampoco hemos oído un plazo concreto para enviar a la Cámara el plan hidrológico. Usted nos ha dicho que el Consejo Nacional del Agua tiene pendiente informar sobre él y confiamos su pronto envío. Ha hecho especial énfasis en el ahorro, como un elemento importante del plan hidrológico. Mi Grupo Parlamentario va a apoyar todo lo que signifique ahorro. Si se va a dar prioridad al ahorro sobre la inversión en infraestructuras hidrológicas, no dude S. S. de que mi Grupo va a apoyarlo. Ahora bien, seremos también rigurosos exigiendo que esto sea así. Nosotros mantendremos una actitud crítica sobre todo lo que sea un exceso de infraestructura no justificada en el montante del plan hidrológico. También seremos enormemente críticos, aunque no de una manera arbitraria, y controlaremos todo lo que significa impacto medioambiental en la realización del plan hidrológico.

En este sentido permita S. S. que me muestre si no escéptico si dubitativo, sobre cuáles son las auténticas voluntades del estudio de impacto medioambiental dentro del plan hidrológico, porque algunos ejemplos locales sobre obras de infraestructuras hidrológicas hasta ahora no están demostrando que haya una preocupación importante por parte del Ministerio en resolver este asunto; pues no hay actuación alguna dentro del medio y no están asegurados los impactos medioambientales que ello comporta.

Me parece interesante, señor Ministro, que usted no haya hecho -por lo menos, yo no le he oído- mención a la política que va a llevar el Gobierno de cara a la redacción de la ley de arrendamientos urbanos. No sé si esto ha sido un olvido del Ministro, pero me parece un tema extraordinariamente importante. Ya en la anterior legislatura tuvimos una gran discusión sobre este tema, y mi Grupo Parlamentario fue muy crítico sobre alguno de los criterios que traía aquella ley. Quiero manifestarle que seguimos considerando (se lo digo por si va a intervenir refiriéndose a este tema) que el mercado debe tener cortapisas dentro de una organización como ésa. Estimamos que no deben plantearse medidas legislativas que den por definitivamente acabadas las relaciones entre inquilinos y arrendatarios, sin que haya organismos intermedios y de arbitraje en un momento dado.

Permita, señor Presidente, que me extienda un poco pues no va a ser mucho el tiempo consumido. En algo se debe notar que han cambiado las presidencias: que son más abiertas y que no solamente están controladas por el Partido que sustenta el Gobierno...

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, la Presidencia ha transgredido el Reglamento, puesto que habitualmente eran diez minutos los concedidos a cada grupo parlamentario. No obstante, el sentido del humor nunca debe faltar en este tipo de reuniones.

Tiene la palabra durante un par de minutos más, señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Ministro, debería ser usted más explícito sobre temas, como la televisión por cable, porque creo que es importante que la Cámara conozca cuáles son las intenciones del Gobierno concretamente sobre este extremo.

De igual manera, considero que ha sido escueta su exposición sobre la organización de Correos. Si usted manifiesta que el Gobierno ha sido extraordinariamente liberal y que la Cámara ha sancionado en determinados momentos la liberalización de los servicios postales dentro del medio urbano, sería interesante que usted manifestara si realmente esos criterios de liberalización van a seguirse para otro tipo de correos o si, por el contrario, se van a intentar mantener dentro del servicio público el resto de actividades de correos y servicios postales.

Nada más. Espero que luego podamos intervenir en un siguiente turno.

El señor **PRESIDENTE**: Habíamos prometido ofrecer café a todos los miembros de la Comisión, pero ha habido un problema logístico porque los ascensores no funcionan y nos han dicho que íbamos a bloquear el funcionamiento de todo el edificio si insistíamos. Por ello, hemos renunciado. No lo tomen como una discriminación los señores Diputados.

A continuación, y por deseo expreso del Ministro, va a contestar individualizadamente. Sé que habrá reiteración en los temas en las próximas intervenciones de los portavoces. No obstante, para conseguir una mayor flexibilidad, y, como he dicho antes, por deseo expreso del Ministro -yo también creo que es conveniente-, va a ir contestando a cada uno de los portavoces después de su intervención.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, lamento que los problemas de infraestructuras de la Cámara impidan al señor Ministro tomarse un segundo café, que me hubiera ido muy bien, porque ahora entramos en la parte difícil de la comparecencia ya que la lección magistral siempre sale más o menos bien, pero la trínca, que es la parte en la que entramos ahora, es más compleja.

Señor Presidente, tiene usted mucha razón cuando dice que hay que incorporar un cierto sentido del humor en este tipo de planteamientos. Así lo he intentado y así ruego a los señores Diputados que interpreten mis intervenciones, como yo las suyas.

Señor Andreu, es verdad, he sido muy escueto en muchas cosas; algunas hasta las he olvidado, como la política de vivienda y la ley de alquileres, pero le aseguro que

en una hora es imposible explicar con suficiente detalle el complejo mundo de este Ministerio y todas las políticas que en él están. Estoy encantado de hablar de todo, pero no he podido hablar de todo. Intentaré contestarle telegráficamente.

La liberalización de los servicios postales, en el sentido de que el tráfico postal urbano está liberalizado, no lo hizo este Gobierno, ni esta Cámara. Lo hizo el General Franco, que era liberal sin serlo, al menos en temas postales: liberalizó el servicio postal hace mucho tiempo. Por tanto, no es nada que venga al compás de las normas europeas, ni las opiniones de la superioridad del mercado. Por alguna extraña razón, el tráfico postal en España está liberalizado desde hace veinte años. Eso le crea a Correos un problema, porque el segmento rentable del mercado está descremado y, además, por empresas que en algunas condiciones actúan no sé si dentro de la más estricta legalidad laboral.

¿Qué hemos hecho? Hemos creado un registro para que todas las empresas de servicios postales estén controladas, sabemos quién son y si cumplen con sus obligaciones fiscales y de la Seguridad Social y, desde luego, no tenemos intención de liberalizar otras áreas del mercado postal, donde realmente tampoco habría competencia porque cubrir todo el territorio no es económicamente rentable, aunque sea una exigencia social.

Televisión por cable. No he entrado en ello. Simplemente quiero decirle que hay que evitar con la televisión por cable en España que nos ocurra como les ha pasado a los franceses, que han cosechado el mayor desastre comercial y económico de su historia tecnológica. Francia está levantando los tendidos de fibra óptica y sustituyéndolos por tendidos de fibra de cobre coaxial, como los alemanes, después de estar perdiendo del orden de 50.000 millones de pesetas al año por parte de los operadores. Hay que tener mucho cuidado con que no nos pase con el cable en España lo que nos ha ocurrido con otras infraestructuras en red, como las autopistas o el sistema eléctrico, donde el beneficio se ha obtenido no de la operación, que es deficitaria, sino de la construcción. Para tener bien controlado el proceso habrá que esperar a lo que la Comunidad Europea decida en su LIBRO VERDE de la liberalización de las infraestructuras, porque lo importante de los tendidos de cable es para qué sirven, ¿sirven para imagen o también para voz y datos? Porque si sirven para lo segundo aumentan la rentabilidad, pero descremen el mercado telefónico. Está el modelo, que ustedes conocerán, de los operadores de cable ingleses, radicalmente distinto de las BABY-BELLS americanas, radicalmente distinto de los tendidos de cable franceses, y aquí tenemos que tener un modelo que defina A PRIORI para qué sirven esas redes, porque de eso depende saber cuál va a ser su rentabilidad y cuál es la tecnología que puedan utilizar.

En cuanto a arrendamientos urbanos y vivienda, no me he referido a ello. Aprovecho para decirles que la Comisión de Subsecretarios está de nuevo estudiando la ley de arrendamientos urbanos y que mi intención es, si así lo estima oportuno el presidente de esta Comisión,

que pase al Consejo de Ministros para que llegue a las Cortes cuanto antes. Esta ley es una necesidad del país. Podemos discutir cuál es el punto de equilibrio más adecuado, pero creo que seríamos muy poco responsables, parlamentariamente hablando en su conjunto, si no tuviéramos el valor político de afrontar la reforma de la legislación de los alquileres. Es vital hacerlo y estamos dispuestos a discutir cuál es el equilibrio, pero no podemos cerrarnos en banda y decir que esa ley no debe ser tramitada, porque la política de vivienda en este país depende críticamente de una política de alquileres. No podemos seguir confiando la política de vivienda a la ayuda a la compra. Francia tiene tres millones de viviendas sociales, de viviendas públicas en alquiler. La movilidad personal, la flexibilidad laboral, la movilidad geográfica de la gente depende de la mayor o menor capacidad que tengan de alojarse. Si todo el mundo compra y no hay mercado de alquiler, la población está anclada en el territorio. Necesitamos esa ley. Y hago una llamada a los grupos políticos para que colaboren en su elaboración.

Respecto al impacto ambiental de obras hidráulicas, tiene usted razón. Vamos a extremar la vigilancia. Me reconocerá S. S. que Omaña y Vidrieros son ejemplos de lo contrario, decisiones de no construir grandes obras hidráulicas porque se puede suministrar el agua por otros procedimientos más eficaces y, desde luego, entiendo que hay que reforzar la vigilancia ambiental sobre la obra hidráulica. Le puedo anticipar que en la reforma de la estructura que estoy preparando en el Ministerio, la obra hidráulica, entendida como creación de infraestructuras, va a salir del área de medio ambiente para integrarse en el área de política territorial y obras públicas, que es un modelo organizativo que someterá a la obra hidráulica al control de la política ambiental en pie de igualdad con otras infraestructuras que afectan a la estructura física del territorio y al medio ambiente.

Por lo que se refiere al ahorro, por supuesto. Infraestructuras no justificadas, ninguna. Identifiquemos cuáles son las que no están justificadas. No tengo ningún interés en inundar valles y gastar en hormigón si podemos encontrar otras soluciones, pero debemos tener el máximo interés en garantizar suministros a agricultores, industriales y URBANITAS.

¿Que los expertos analicen el PDI? Están invitados a ello. El PDI es un instrumento de debate y deberíamos aprender a debatir en este país. Tenemos poca práctica en ello. Está siendo objeto de debate. Reforcemos el debate. A lo mejor, lo que proponemos hay que cambiarlo por otras cosas, pero necesitamos un ponente. El PDI es el ponente del debate. ¡Ojalá que el debate lo mejore!

¿Más explícito sobre el PDI? El PDI es el PDI, está publicado y lo tiene S. S.; no se lo puedo contar aquí otra vez. Si lo hubiese hecho me habrían acusado de contar el PDI otra vez. De manera que he preferido evitar esta acusación. Estoy de acuerdo con usted en que son más importantes en este momento actuaciones ferroviarias, adaptando a velocidades de 220 kilómetros líneas que discurren por tramos de alta densidad urbana, que no embarcarse en construcciones de líneas de alta velocidad

que son tremendamente costosas en recursos, a largo plazo, que no valen para servir un territorio con paradas frecuentes y que no podemos financiar por el importe que representan. Ejemplo, Valencia-Barcelona, a 220 kilómetros por hora. Imagino que eso es a lo que usted se refiere cuando dice que es mejor europeizar nuestro ferrocarril que plantear una extensión sistemática de alta velocidad a toda las conexiones ferroviarias porque eso, que habrá que hacerlo con el tiempo, requiere unas cadencias financieras superiores a las disponibles. Creo que es importante que Valencia-Barcelona la construyamos ya a 220 kilómetros por hora, en vez de vernos embañados en una línea de alta velocidad que no hubiera servido a las características del territorio y que hubiera demorado demasiado tiempo una solución suficientemente adecuada a esas necesidades de tráfico.

Señorías, aquí también hay que acometer, en la perspectiva europea, los programas de interés europeo. La conexión Barcelona-frontera, por ejemplo, hay que acometerla desde la perspectiva europea y hay que darse cita en la frontera con los franceses de una forma coordinada, para que lleguemos los dos al mismo tiempo. No tiene sentido llegar hasta la frontera si ellos no llegan por el otro lado, porque el gran túnel ferroviario que hay que construir está todo él en territorio francés, y mientras no lo construya Francia no tiene mucho sentido que lleguemos hasta Gerona y nos paremos allí. Tengan la seguridad de que éste es un proyecto europeo, que va a ser acometido y financiado por los fondos de cohesión tan pronto como lleguemos a unos plazos concertados con las autoridades francesas.

Por favor, olviden la rentabilidad financiera privada de las inversiones en alta velocidad. Se me sigue diciendo en distintos sectores territoriales del país: Señor Ministro, deje usted que los privados construyan líneas de alta velocidad; como son rentables algunas de ellas, deje al capital privado que las construya. No es que no quiera, es que están tan alejadas de cualquier parámetro de rentabilidad financiera que es absolutamente utópico plantear que esas inversiones las pueda hacer el capital privado.

Si me lo permiten -por si alguien se lo cuenta-, les diré que Madrid-Barcelona es una inversión de 700.000 millones de pesetas, entre la línea y el material rodante. No lo sabemos con exactitud porque no hay proyectos constructivos. Hasta que no haya un proyecto escala 1:1.000, es difícil decir cuánto cuestan las cosas, pero estimamos que son 700.000 millones de pesetas. Un inversor privado que colocase 700.000 millones de pesetas en esta línea, esperaría obtener una rentabilidad -pongamos por caso- del ocho por ciento, cifra muy modesta. Pues son 56.000 millones de pesetas de intereses para retribuir el capital. ¿Cuánta gente lo usaría? En el corredor Madrid-Barcelona se mueven ocho millones de viajeros por todos los modos de transporte. Vamos a suponer que la mitad coge el tren: cuatro millones. Solamente para retribuir los intereses, cada viajero tendría que pagar unas 14.000 pesetas. Comprenderá usted que no hay ninguna rentabilidad financiera, como tampoco la hay evidentemente en Madrid-Sevilla, ni en Madrid-Valencia y creo que tam-

poco en Barcelona-frontera. Seamos realistas, por favor, porque estas inversiones no se hacen para rentabilizar financieramente el capital, sino para articular un territorio dentro de una perspectiva de interés social y de política que sólo pueden protagonizar los poderes públicos.

Los fondos de cohesión son distintos de los fondos regionales. Los fondos regionales se distribuyen con criterios territoriales, se territorializan, y están dominados por la idea de equidad. Los fondos de cohesión, no; no se territorializan, ni se deben territorializar con criterios de hectárea o «per cápita», sino con criterios de cohesión del territorio. No hay parámetros específicos de reparto territorial de los fondos de cohesión, ni los debe haber. El Ministerio no participa de una conversión de los fondos de cohesión en fondos regionales. Tenemos un instrumento regional que se descompone en regiones y tenemos un instrumento de cohesión, que es el conjunto del territorio español en su proyección europea. Eso no quiere decir que no haya proyectos de los fondos de cohesión que puedan asignarse con criterios regionales. Digo que no debe haber una norma de reparto territorial «a priori» que imponga un corsé equivalente a la norma que rige los fondos regionales.

Gracias por reconocer que el éxito del AVE es rotundo. Va a superar este año los tres millones de pasajeros. Va a superar con creces los 1.000 millones de pasajeros-kilómetro. A cambio de un reconocimiento, que yo le agradezco y que me gustaría que fuese compartido por el conjunto de los grupos políticos, yo debo reconocerle que ha habido sobreinversiones en capacidad en el conjunto de modos de transporte y que, ciertamente, la experiencia ha demostrado que el aeropuerto de Sevilla está sobredimensionado para los tráficos que soporta. Es una realidad que demuestran las cifras. No me duelen prendas en reconocer lo que funciona bien y que allí ha habido un error de previsión. Hay un gran aeropuerto en Sevilla, que hoy en día es mayor del que necesita el tráfico aeroportuario de esa ciudad y su área de influencia. Lo reconozco, de igual manera que usted reconoce -y se lo agradezco- que el AVE es un éxito.

¿Cuáles son las prioridades inversoras? Se las puedo contar, pero me llevarían mucho tiempo. Se las resumo. En carreteras, acabar el I Plan. Lo acabamos a finales de este año y el plan puente que aprobará el Gobierno por un billón de pesetas; que incluye las previsiones contenidas en los PDR y las anualidades sucesivas de estos planes. Lo someteré a la consideración de esta Comisión antes de fin de año. En obras hidráulicas: el plan puente 93-94, aprobado por el Gobierno, que supongo que conocen SS. SS. porque se les ha remitido. En saneamiento de agua: todas las obras declaradas de interés general por los sucesivos decretos-leyes que ha aprobado esta Cámara. En infraestructura ferroviaria: el Plan de Transporte de Cercanías y el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia; a 220 en el corredor mediterráneo; en alta velocidad, el eje transversal Madrid-Barcelona, y en Madrid-Valencia estamos trabajando en duplicaciones de línea y vamos a ver cuál es la forma más adecuada de efectuar esta conexión.

Finalmente, lo que más me importa señalar es que no hay diferencia alguna de criterio, ni falta de homogeneidad en el Gobierno. Yo también creo que el déficit público debe ser reducido. No es contradictorio afirmar que parte de las inversiones se deben financiar con déficit, porque es una forma de trasladar su coste a quienes las van a usar en el futuro, y decir que el déficit público debe ser reducido porque lo que no tiene sentido es financiar gasto corriente con déficit. Financiar inversiones con déficit, tiene sentido económico. Financiar gasto corriente con déficit, no tiene sentido económico. Podemos discutir, señor Presidente, cuánto déficit para cuánta inversión, pero, desde luego, financiar pensiones con déficit no deberíamos hacerlo. Hay que conseguir que el déficit público nunca sea superior a la inversión, debe ser menor. ¿Cuánto menor? Depende de la coyuntura, pero nunca debe ser superior a la inversión. Por eso, creo que hay que reducir el déficit público, pero también hay que decir que Europa acabará el año 1993 con un déficit público medio del conjunto de los países de la CEE del 6,25 por ciento. Por lo tanto, nuestra situación es igual de preocupante que la media europea y nuestro esfuerzo de reducir el déficit, igual que el que van a hacer todos los países europeos.

Estarán de acuerdo conmigo, señorías, en que reducir el déficit es una necesidad que solamente se va a conseguir, en mi opinión, si se mantiene la actividad, porque una disminución de actividad es una de las formas de aumentar el déficit imparablemente. Por eso, el Gobierno ha mantenido el esfuerzo inversor en infraestructuras. No hay, pues, distintos discursos económicos, sino quizás el papel que le toca jugar a cada cual en la orquesta de la acción gubernamental.

Muchas gracias.

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

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, yo emplearé la mitad del tiempo adscrito al Grupo Popular y la otra mitad se la repartirán los señores Camisón y Gortazar.

Quiero comenzar dando la bienvenida al Ministro y agradeciéndole la exposición extensa que ha hecho, aunque discrepemos en algunos puntos.

También quiero empezar diciendo, porque me gusta ser sincero, que no me ha gustado -y lo digo así- esa referencia que se ha hecho a personas ausentes, alguna Diputado de nuestro Grupo, que como tal Diputado está más sometido al juego político, y otra, a un eminente catedrático que no está aquí y que podría contestar perfectamente a la imputación que se le ha hecho.

Entrando en la exposición efectuada, creo que hay una diferencia entre la realidad que contemplamos y lo que aquí se cuenta. Tomo por ejemplo el Presupuesto de 1993, en el que ha habido un recorte de 30.000 millones, cuando en marzo había existido un aumento, para fomento del empleo, de una cantidad similar. De lo que se trata es de que la realidad se acomode a lo que se está

predicando. A mí me parece positivo que se mantenga la inversión en un momento de situación económica baja en toda la actividad, eso es positivo. Si esos 700.000 millones se mantienen, es una buena noticia, pero vamos a estar encima de ello, porque no sirve para nada poner 700.000 millones en el Presupuesto y cuando se ve, en mayo o junio, que las cifras de recaudación no cuadran porque se gasta más en gastos corrientes y se ingresa menos de lo que se pensaba, se efectúa una reducción en las inversiones. Eso es lo que crea desconfianza, eso es lo que crea nerviosismo en los agentes sociales.

Por ejemplo -y tengo que tratar un asunto al que no ha hecho referencia el Ministro, pero que yo considero crucial-, el tema de la deuda con las empresas constructoras no es sólo de esta Administración sino de todas las administraciones públicas. Debo decir que el Ministerio de Obras Públicas no es el que está en peor posición en cuanto a presupuesto, pero sí es cierto que es el que tiene una deuda más elevada y, sobre todo, el que puede dar ejemplo de cómo se puede tratar este tema para que esa deuda tan enorme, que hay que recortar inmediatamente porque está ya abocando al cierre a una serie de empresas en un momento difícilísimo, no vuelva a repetirse en el futuro. Habrá que contemplar intereses disuasorios cuando pasa un determinado tiempo, o reglas de contratación diferente, pero algo habrá que hacer porque ésa es una situación injusta para las empresas y que, además, repercute en el propio gasto del Ministerio.

Quiero tocar también el plan director de inversiones. Ciertamente, éste es un plan que se ha aireado -decía yo el otro día- quizá demasiado durante mucho tiempo y, al final, hay que traerlo aquí. Yo comprendo que eso tiene sus dificultades, pero hay que traerlo aquí porque los planes en muchos casos no han funcionado como se suponía. El mismo Plan de Carreteras 1984/1991, dice el Ministro que todavía este año no está terminado; un plan que ha costado el doble de lo que se presupuestó, en parte porque se ha modificado enormemente el diseño y en parte porque las obras han costado más de lo que deberían costar.

Hago también referencia a aquel Plan Director o Plan de Transporte Ferroviario, que se aprobó en el año 1987, que en 1988 era papel mojado y que, después de las decisiones sobre el AVE y sobre el cambio de vía, prácticamente hoy no es nada; y era para el período 1987/2000.

Los planes directores hay que hacerlos para cumplirlos, y un plan a 15 años tiene que tener dos características en las que nosotros insistiremos. En un plan de objetivos a 15 años no puede decirse exactamente lo que se va a hacer sino hacia dónde se tiende, pero, en cambio, debe haber un programa a cuatro años vista, los cuatro años de esta legislatura, en donde sí se marque claramente qué obras se van a hacer y de qué forma van a llevarse a cabo. Esto tiene que hacerse -y aquí quiero poner el énfasis- en colaboración total con las comunidades autónomas.

Creo que hemos llegado a un punto en el que ya no se puede planificar desde un despacho de Madrid. Esta es la realidad del Estado de las autonomías. Quizá se pueda acertar mejor en las necesidades generales desde un des-

pacho donde hay más conocimientos, pero eso ya no es así. Ahora no basta con presentar un documento prácticamente terminado y decir: borre usted lo que no quiera y propóngame algo pero diciéndome de dónde saco el dinero. Eso no puede ser así. Ahora hay que integrar las planificaciones con las comunidades autónomas, hay que hacer participar a las comunidades autónomas en todo el proceso de decisiones. Voy más allá. No basta sólo con las comunidades autónomas.

Lo que es un diseño de obras públicas, de infraestructuras, en el más amplio sentido, a 15 años vista, exige una corresponsabilización y una intervención de todos los grupos políticos, porque es de prever que en ese espacio de tiempo haya cambios en las mayorías y en las minorías y es preciso que haya un hilo conductor que lleve al país por el camino adecuado.

Por eso -lo digo con toda sinceridad-, aunque puede que las propuestas del Partido Popular no se acepten -vamos a hacerlas constructivamente en todos los campos-, nos parece satisfactorio que no haya una mayoría absoluta y que otras propuestas de otros grupos, que en muchos aspectos coincidían con las nuestras, puedan ser incorporadas.

Quiero hablar de carreteras, fundamentalmente, para decir que es el momento -y aprovecho para tratar el tema de las sociedades mixtas- de abandonar la visión contraria a las autopistas que han tenido los gobiernos socialistas de una forma continuada. Creo que es el momento de plantear las empresas mixtas que afronten este tipo de actuaciones, e incluso en ellas esas actuaciones en el Tren de Alta Velocidad. ¿Por qué? Porque todo ciudadano se beneficia de una empresa pública, ahí está la participación del Estado. Pero hay unos usuarios que se benefician más, ahí es donde está la posibilidad del peaje: haciendo empresas mixtas en las proporciones adecuadas, en las que el Estado pone un dinero de sus presupuestos y, al mismo tiempo, interviene un capital privado que se nutre de los usuarios, mientras que el capital público va dirigido a ese beneficio general del país. Con ello podían hacerse muchas más obras, sobre todo en un momento en que la inversión pública -ojalá no sea así!- tiene peligro de disminuir.

En cuanto al Plan Hidrológico, creo que éste debe seguir hacia adelante, aunque ha habido ya retrasos, pero también creo que ahí ha habido un movimiento -y no voy a culpar de ello al Gobierno, aunque creo que este tema ha sido mal manejado desde el primer momento- en el que se han creado unos celos y unas suspicacias ante colosales obras de trasvase, grandes presas que luego no estaban puestas sobre el papel, pero que daban esa sensación de que había unas colosales obras que iban a llevarse el agua de unas regiones a otras. Creo que no se debe actuar así.

Hoy día -y en eso coincido con el Ministro-, el ahorro de agua a través de una planificación adecuada de los regadíos, con una PAC que no sabemos cómo va a afectarnos en los próximos años porque no está adecuadamente estudiada, y una mejora de las canalizaciones de regadío y de las redes de abastecimiento, pueden conse-

guir un ahorro de agua de más del 15 o el 20 por ciento, lo cual no excluye que en algún caso haya que hacer una gran obra. Nosotros, como Grupo Popular, proponemos un gran plan, preparado por las confederaciones hidrográficas y hecho de acuerdo con las comunidades autónomas, de reparación de canalizaciones y de redes de abastecimiento que sería más barato, más útil y, al mismo tiempo, de un gran sentido anticíclico porque repartiría obras por toda España, y obras, además, de pequeño tamaño.

Quiero hacer también una referencia al tema de privatizaciones. Creo -y que se me permita un poco la ironía- que eso que antes se decía de los gobiernos socialistas en los años 80 de que sólo aciertan cuando rectifican, ahora me ha preocupado porque parece que sólo rectifican cuando aciertan. A mí me había gustado esa noticia de que se está estudiando la posibilidad de que una serie de empresas públicas pasen al sector privado. Creo que eso, en efecto, no es de derechas ni de izquierdas, es de puro estudio a fondo de cuál es la situación.

Entrando, por ejemplo, en el transporte y en los servicios, yo pongo un ejemplo clarísimo como es el tema de Enatcar. Enatcar es una empresa que simplemente transporta por carretera, que tiene una serie de líneas regulares y que interviene también en las discrecionales. ¿Qué utilidad tiene Enatcar? ¿Por qué Enatcar es pública? ¿No hay un servicio magnífico de autocares regulares y discrecionales en todos los casos y, es más, hay incluso exceso de oferta en autobuses? ¿Por qué está Enatcar? Se dice que porque es un testigo, testigo ¿de qué? Ha creado problemas al Ministerio en el pasado con su propia gestión -el señor Ministro lo sabe perfectamente- y no ha conducido a nada.

Finalmente, quiero decir que en efecto el señor Ministro ha olvidado el tema de la vivienda en la primera intervención, y también lo ha vuelto a hacer en la segunda. Para nosotros es un tema importantísimo. Creemos que esa ley, ese proyecto de ley de arrendamientos es urgente que venga. Creo que el Gobierno conoce perfectamente la posición de los grupos porque aquí se discutió antes, en la otra legislatura, y es cuestión de tomar las decisiones oportunas que tienen que ser decisiones valientes y audaces en algún caso, y para todos serán impopulares. De todas formas es un tema de tal trascendencia, el de la vivienda en general, que es muy posible que nosotros promovamos una nueva petición de comparecencia para tratarlo específicamente.

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

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: A fuerza de sinceridad, señor Presidente, a este Diputado le hubiera gustado disponer de tiempo no para analizar los temas del transporte y las comunicaciones en profundidad, sino para haber desflorado -por utilizar una palabra que usa mucho el señor Ministro- los temas que más le preocupan al Partido Popular. Pero si el señor Ministro ha tenido dificultades, teniendo todo el tiempo del mundo para expo-

ner sus tesis, un Diputado que tiene escasos minutos sería utópico que lo intentara por todos los medios. Por un lado tengo la comprensión suficiente que en una comparecencia tan omnicomprendiva es imposible atacar, analizar o profundizar todos los temas, renuncio a ello y, por supuesto, en otras iniciativas, en otros foros o incluso en comparecencias monográficas en esta Comisión trataré de analizar los temas.

No obstante, tengo que decir, de entrada también, que la actuación del Ministro, y esto no es noticia, a este diputado tampoco le ha gustado en absoluto sobre todo cuando ha hecho referencias a personas que no están aquí. La referencia que ha hecho al Secretario General del Partido Popular es totalmente inoportuna e impropia, entre otras razones porque en el debate al que se ha referido el señor Ministro la razón estaba de parte del señor Alvarez-Cascos. Ha hecho otra afirmación aquí que ya empieza a preocuparme; es cuando ha afirmado tan rotundamente que los fondos de cohesión no van a tener la componente territorial con lo cual ya hay una disonancia del criterio de algunos presidentes de comunidades autónomas, incluso de su propio partido, señor Ministro, con lo cual tenemos ya servido otro tema para debate público.

De todas formas, voy a hacer una relación, según me lo permita el tiempo, de los temas que a nosotros nos preocupan más en estos momentos.

En cuanto al PDI, por supuesto, no olvidemos un detalle, señor Ministro, es que el período de vigencia va del año 1993 al 2007 y ya ha pasado un año. Por tanto, a estas alturas ya debíamos conocer detalles que a nosotros nos preocupan. Por ejemplo: qué hay respecto a sus propósitos para la red ferroviaria convencional, la variante norte ferroviaria, las líneas que se prometieron mejorar a 160 kilómetros/hora, perspectivas internacionales del tren de alta velocidad Madrid-Lisboa, sus perspectivas respecto a la red troncal de aeropuertos, a la red regional o a la optimización de los sistemas de multiaeropuertos.

Del transporte ferroviario habría mucho que hablar. Estamos en un momento, como se ha hecho público incluso por medios del Gobierno, de un auténtico ahogo financiero.

Respecto al éxito -usted ha hecho referencia-, tengo que repetirle lo que ya en alguna ocasión he dicho, que sería un éxito mucho mayor si las tarifas no se cobraran; entonces seguro que el AVE Madrid-Sevilla se llenaba mucho más.

Con referencia a este ahogo financiero, hay un hecho que está ahí y es que por ejemplo se nos anuncia que Renfe va a intentar reducir 500 altos cargos. Esto lo venimos diciendo nosotros desde hace muchos años. Me gustaría concreción sobre este asunto. Sobre el ahogo financiero usted ha hecho público en una revista oficial recientemente que es tal el ahogo que usted intentaría un pacto de Estado a esta situación, apoyado en un estudio interno de la Compañía que ha llevado adelante don Guillermo Vázquez donde incluso se habla, según la revista oficial, de un posible colapso inmediato. Me gustaría que la cru-

deza expuesta en este escrito no la confirmara en alguna dirección.

Podíamos analizar los graves problemas de la Marina Mercante española, las soluciones, los problemas de aeropuertos que a pesar de lo que ha dicho el Ministro haberlos haylos, la cuota de bajada de los aeropuertos y la previsión de pérdidas para AENA en estos momentos, toda la problemática de Telefónica de acuerdo con su último informe de gestión y la situación, en estos momentos, de todo el sistema de la industria electrónica.

Termino, señor Presidente, pero quisiera advertir un tema, y es que se ha incluido aquí una comparecencia expresa del Ministro que se ha subsumido pero que es importante; le ruego unos minutos para que ya que se ha subsumido quedara resuelto en el mínimo de tiempo, porque creo que el propio Gobierno será el primer interesado en que quede claro el tema de la situación crítica de los transportistas de mercancías y los transportistas de viajeros.

Paso a ese tema, si me permite...

El señor **PRESIDENTE**: Estoy totalmente sensibilizado con la importancia del tema, pero es mi obligación también tratar de cumplir los tiempos y, en este caso, usted puede usar un minuto más para que el señor Gortázar también pueda utilizar un minuto más.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Pues en ese minuto, yo le rogaría, señor Ministro, que nos dijera su propósito de verdad respecto a los convenios de ayuda de su departamento a las Ciudades Patrimonio de la Humanidad y respecto de la situación crítica que tienen estos momentos los transportistas tanto de mercancías por carretera como de viajeros; que nos explique, señor Ministro, por qué se ha resuelto por el Gobierno una importante subida del precio del gasóleo de automoción contrastando con la situación de gravísima crisis que padece el sector y que por otro lado hay una contradicción puesto que el propio Gobierno había previsto un plan de ayuda del orden de 3.750 millones de pesetas-año al sector; justamente reconociendo esa situación crítica. ¿No estima el señor Ministro que esta situación puede poner en riesgo la estabilidad de estas empresas y que de no atajarla puede crear más cierre de empresas y más desempleo?

Señor Presidente, he intentado por todos los medios ajustarme de una manera casi imposible a decir tantas cosas en tan pocos minutos.

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

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: En primer lugar, me sumo a la bienvenida a esta comparecencia del señor Ministro y celebro realmente la importancia que el Ministerio de Obras Públicas concede al tema del medio ambiente que según líneas textuales lo considera un eje preferente de acción del Ministerio, lo cual es de agradecer porque realmente es una materia de alta sensibilidad en la opinión pública.

Quiero hacer un pequeño inciso en relación a lo que ha señalado el señor Ministro sobre el tema del Reino Unido que en su larga exposición tiene libertad para exponer este tipo de planteamientos. Me llama la atención que hable del Reino Unido cuando realmente es uno de los países que durante diez años de gobierno conservador ha hecho una política de saneamiento más intenso y esto implica que hoy día no esté como España en recesión, sino en expansión económica, que su moneda sea una moneda fuerte y no como la española que se ha devaluado tres veces y ha pasado graves dificultades. En estos momentos yo le invito a usted a que en cualquier agencia de viajes compre una libra y verá lo que vale, bastante más de lo que valía la peseta hace cosa de dos o tres años. Esto como un inciso.

En cualquier caso, en relación al tema del medio ambiente, realmente el sentido de la sesión es conocer los planes de actuación del Ministerio, plazos y planteamientos concretos y he de decir que su intervención me ha satisfecho en cuanto a conocer los objetivos y los plazos: se lo agradezco y también le aseguro que tomo nota a efectos de hacer el seguimiento de control que me corresponde como Diputado de la oposición.

Ahora bien, yo le hago una reflexión de tipo general, que es un poco el sentido de esta sesión introductoria, y es la siguiente. A mí me parece que el medio ambiente es el resultado de una cultura ciudadana medioambiental, usted lo ha señalado; es el resultado de la acción pública fundamentalmente en relación a leyes básicas y a una función de vigilancia de posibles delitos ecológicos, y también, en una tercera dimensión, que usted no ha señalado y que me parece muy conveniente señalar, la vinculación de los conceptos de propiedad y de mercado más que un cierto neointervencionismo o burocratización de la gestión medioambiental.

Usted aquí nos anuncia un programa nacional para el medio ambiente y el establecimiento de un consejo nacional asesor de medio ambiente para manejar unos fondos de cohesión en torno al medio ambiente. Por cierto —le adelanto la pregunta—, ¿qué porcentaje de esos fondos de cohesión va a ir destinado a obras públicas y qué porcentaje a medio ambiente? Me gustaría que aclarara usted eso en esta comparecencia.

En ese sentido le manifiesto lo siguiente: Damos nuestro apoyo absoluto a todas las tareas de coordinación; todas ellas serán bien venidas, pero mucho me temo que en su planteamiento subyace un enfoque de tipo burocrático, de tipo neointervencionista que yo no creo que sea el más adecuado para las políticas medioambientales.

Personalmente entiendo el medio ambiente de dos formas o le sugiero dos enfoques. En primer lugar, tener en cuenta el interés privado en política medioambiental. El interés privado está, por ejemplo, en los consumidores y en los productores, en las políticas que están haciendo de productos ecológicos en la industria de automóviles —termino enseguida, señor Presidente—, en reciclaje de papel, etcétera. Realmente es toda una vía de actuación muy barata, y que es muy bien acogida por la opinión pública. Realmente no se ha hecho mención sobre esto y en ese

sentido me parece que es muy importante tener en cuenta el interés privado. Por ejemplo, una cosa que no cuesta dinero y que está funcionando razonablemente bien, son ciertos parques naturales que, sin tener la denominación de nacionales, sin embargo están muy bien conservados por el interés de los propietarios privados. En consecuencia, me parece que es un gasto tremendo de mantenimiento y de indemnización convertirlos en nacionales cuando realmente como parques naturales pueden funcionar perfectamente.

En segundo lugar, quiero señalarle que la actuación del Ministerio...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego termine.

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Con esto termino.

La actuación del Ministerio debería orientarse a aquellos niveles en los que no puedan actuar los particulares, concretamente la vigilancia de los delitos ecológicos y, por poner un ejemplo, la detención de pirómanos, que ya sé que es muy difícil, pero en Italia han detenido a 500 y aquí, sin embargo, nos hemos limitado a cinco o seis.

Termino con una pregunta, que es la siguiente: ¿Qué planes tiene el Ministerio en relación a la tasa o el impuesto ecológico? Si realmente tienen ustedes algún planteamiento fiscal en esta línea me gustaría conocerlo.

Por último, quiero señalar que tomo nota de sus compromisos y le deseo la mejor suerte en beneficio del ahorro y la modernización de España.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto... (El señor **Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente pide la palabra.**)

Perdón, primero tiene la palabra el señor Ministro para responder.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Sería cortés por mi parte que tratase al Grupo Popular con igual deferencia que a Izquierda-Unida y les contestara inmediatamente.

Quiero empezar por agradecer al señor Gortázar sus deseos de éxito y su última frase que de verdad valoro muchísimo porque marca un estilo parlamentario positivo. Los éxitos del Gobierno son éxitos del país. Comprendo que la oposición tenga que criticar la acción del Gobierno, pero es muy agradable sentirse animado incluso por la oposición en la tarea del Gobierno. Muchas gracias, señor Gortázar.

Hay un pequeño elemento de polémica. El Reino Unido va a acabar este año con un déficit cercano al 9 por ciento y con un nivel de endeudamiento del 55 por ciento, habiendo liquidado todos sus patrimonios empresariales. Fijese usted. Medimos los niveles de endeudamiento. ¿Cuánta deuda tiene un país? Sería igual de bueno contar cuánto patrimonio tiene. ¿no? Saber cuánto es su pasivo y cuánto su activo, porque claro, si yo vendo mi casa y con eso reduzco mi deuda puedo estar igual de

saneado que si tengo la deuda y la casa. Bueno, pues los ingleses, señorita —y no quiero polemizar sobre eso, pero sí advertirlo— han liquidado todo el patrimonio público y a pesar de eso tienen más deuda que nosotros y más déficit. Yo no quisiera que España fuera como Inglaterra, se lo aseguro.

Yendo al tema del medio ambiente, no puedo contestar a su pregunta de cuánto fondo de cohesión va a medio ambiente y cuánto a infraestructuras. Yo creo que a medio ambiente debería ir un 40 por ciento, pero, claro, hay proyectos de fondo de cohesión que yo no sabría muy bien cómo clasificar, pues son de las dos cosas a la vez. Por ejemplo, un túnel ferroviario que enlazara Príncipe Pío con Nuevos Ministerios y con Barajas, ¿es transporte o medio ambiente? Es transporte «per se», pero tiene un impacto medioambiental extraordinariamente positivo. Luego habría que clasificarlo casi como de medio ambiente.

Lo mismo le digo con tantas infraestructuras de transporte urbano que la Comunidad está analizando dónde las pone, si las considera como un elemento de la política ambiental o como un elemento de la política de transporte. Realmente la de transporte y la de medio ambiente al final son bastante indisociables. Pero yo creo que el 40 por ciento sería un buen elemento.

Estoy de acuerdo con usted en que hay que hacer jugar el interés privado en la política ambiental; completamente de acuerdo. La política ambiental no es sólo una política de apelaciones morales, no es una política de reglamentos, ni es una política de impuestos. Es una política que cambia los precios relativos de las cosas para permitir utilizar mejor los recursos naturales. La única política de residuos que puede prosperar es la que revalorice los residuos y permita incorporarlos de nuevo al ciclo productivo y eso, desde luego, requiere todas las iniciativas mixtas que la sociedad sea capaz de generar.

La función de vigilancia, en cambio, es la que nos corresponde hacer y que posiblemente no hacemos suficientemente bien. No tenemos bastantes vigilantes para poder controlar los vertidos de los ríos; a pesar de que hemos puesto a los objetores de conciencia en esta labor, no los tenemos. Dice usted que en Italia han detenido a 500 pirómanos y que aquí sólo a dos o tres. Bueno, no sabíamos cuántos había allí y cuántos hay aquí. Sabemos los que han detenido, pero no cuántos había y, por tanto, no sabemos la eficacia de la política de lucha contra los pirómanos. En todo caso, casi les pido que hagamos una sesión monográfica sobre el tema del medio ambiente, porque es, sin duda alguna, el elemento político de mayor trascendencia que tiene en sus manos en estos momentos el Ministerio.

Señor Camisón, también quiero darle las gracias por su comprensión. **(El señor Gortázar Echeverría: Perdón, pero no me ha respondido a la pregunta sobre la tasa.)** Sí, la tasa. La tasa, en singular y con mayúscula no existe. Lo que existe son las tasas, en plural y con minúscula, algunas de las cuales ya se aplican y otras, sin duda alguna, deberíamos aplicar. Por ejemplo, en aceites. Tanto Francia como Alemania han establecido una tasa que paga

quien compra aceite para financiar el sistema de recogida de aceite, basado en un principio que usted cita y que a mí me parece razonable. ¿Quién tiene que pagar el coste de la recuperación del aceite usado y su regeneración para coseguir que vaya a una caldera en vez de a contaminar un acuífero tirándolo en el suelo? ¿Quién tiene que pagarlo? ¿Toda la sociedad, todo el mundo o los que consumen el aceite? Esa es la pregunta política que hay que hacer. ¿Lo cargamos a los presupuestos del Estado y lo pagamos entre todos o lo cargamos al usuario del aceite? De igual manera que paga por el aceite, debería quizá pagar para reciclar ese aceite que él ha usado, como parte del ciclo completo del producto.

Francia y Alemania han optado por lo segundo. Han decidido que lo paguen los usuarios. Esta es una filosofía que parece imponerse y no habría que confundir con una fiscalización a ultranza de todo, pero sí de una repercusión directa de los costes ambientales, porque el problema del medio ambiente, señorita, es un problema de externalidades y la única forma de combatir la externalidad es internalizándola a través de los mecanismos que el señor Pigou inventó hace muchos años y que, sin duda alguna, conducirían a un óptimo social mejor que el que tenemos ahora.

Me quedo con una terrible duda que me obligará a releer todas mis intervenciones para ver con cuánta frecuencia pronuncié la palabra desflorar. Descremar sí; desflorar no creo que la haya utilizado nunca y como tiene unas connotaciones (**Risas**) radicalmente diferentes, quisiera que no se me acusara de desflorador. Sí, asumo que utilizo con frecuencia la palabra descremar, que es un neologismo, es una traducción de la palabra francesa «écrémer», que significa extraer la parte rentable de una actividad en red. Es una palabra, señor Camisón, que, en la literatura técnica, se utiliza porque significa, de una manera coloquial, el proceso de extraer de una estructura en red la parte rentable y entregarla a otro operador, dejando que la no rentable se quede en manos del sector público, algo que nosotros no descamos. Le ruego que no exageren.

No quiero establecer ningún debate personal con nadie; simplemente, creo que es obligado reconocer que no cuesta lo mismo, por kilómetro, ir en tren de Madrid a Guadalajara que de Madrid a Sevilla; no cuesta lo mismo. Es mucho más barato ir en tren de Madrid a Guadalajara, salvo que uno vaya en coche-cama; claro, y es mucho más barato el billete del puente aéreo Madrid-Barcelona que el de Washington-San Francisco, por razones obvias de la distancia que hay entre un sitio y otro. Eso no es hacer ninguna imputación a nadie, sino desear que el debate se sustente sobre datos que se puedan contrastar.

El fondo de cohesión. Tampoco me monten ustedes una escandalera por decir que el fondo de cohesión no se debe territorializar de forma expresa. Al final se territorializa, porque todo ocurre en el territorio; todas las inversiones ocurren en alguna parte y, «a posteriori», el fondo de cohesión claro que está territorializado, naturalmente que sí. Lo que he dicho es que no se debe terri-

torializar «a priori», utilizando un criterio de reparto fijado, porque el fondo de cohesión debe ir a proyectos estructurantes. No intentemos un poco de fondo de cohesión en todas partes. Otra vez el AVE de mantequilla ¿no? Ponemos un poquito de AVE, pues un poquito de fondos de cohesión y todo el mundo contento. No. Hay que concentrarlos, para concentrarlos hay que priorizar, y cuando llega el momento de priorizar es cuando surge el debate, porque priorizar, señorías, es difícil y nadie quiere que su prioridad sea menor que la del vecino.

El PDI era par 1993-2007 y ya estamos a finales de 1993. ¡pues sí! Es un plan deslizante, lo deslizaremos y será para 1994-2008. **(Rumores.)**

¿Qué perspectivas tiene el Madrid-Lisboa en alta velocidad? Ninguna, señoría; seamos claros. En el horizonte de planificación que contemplo, ninguna. Y no vamos a levantar aquí ahora otro objetivo fantasmagórico. En los próximos catorce años, este país no tiene recursos para poder atender una línea de alta velocidad Madrid-Lisboa, dentro del proceso de priorización que el Gobierno está estableciendo. Si ustedes creen que esa línea es prioritaria y hay que incluirla en el PDI, pues lo discutiremos, pero espero convencerles de que esto no es necesario. Vamos, no es posible, necesario... Por necesidad, que no quede ¿no? El problema es la posibilidad, la prioridad. Y aquí es donde yo le pido, señor Posada, que intentemos, de verdad, hacer prioridades razonables.

El PDI hay que traerlo aquí. Tiene usted razón, naturalmente. Vendrá aquí cuando lo apruebe el Gobierno, después de escuchar a las comunidades autónomas. Hay que decir qué obras vamos a hacer, hay que consensuarlo con las comunidades autónomas. En la teoría, señorías, estamos todos de acuerdo, pero mi experiencia, hasta el momento, es bastante pobre, porque todo debate necesita un ponente. No podemos debatir las infraestructuras sobre un mapa de España en blanco. Todo debate necesita un ponente y, hasta ahora, el ponente lo único que ha encontrado en los ecos recibidos es más de todo. A lo mejor, cuando lleguemos aquí, somos capaces de decir: No, esto no se puede hacer porque no hay financiación suficiente; pero la dislocación territorial del argumento político en nuestro país lleva a que ninguna comunidad autónoma renuncia a ningún objetivo territorial que le afecte, y su único planteamiento es incorporar a una planificación más objetivos en su territorio. El concepto de envolvente financiera, de restricción global, de límite en los recursos, de costes, de costes de oportunidad, de costes-beneficios, hasta el momento, mi experiencia me dice que está ausente del debate. Ojalá que fuéramos capaces de introducirlo en el debate político y que fuéramos capaces de decir: No, esto no se puede hacer en los próximos catorce años porque hay que hacer otras cosas y los recursos son limitados. Priorizar es extraordinariamente complejo, ya verán cómo lo es.

No sirve de nada poner millones en el presupuesto y después quitar la mitad. Tiene usted razón, tiene usted toda la razón del mundo. Yo espero que los 700/710 del presupuesto de este año no sufran mermas a lo largo del ejercicio, como ha ocurrido en los años 1991, 1992 y

1993, y tiene que entender que algunos objetivos han tenido que ser pospuestos porque ha habido desviaciones en otras partidas del gasto, que un Gobierno responsable ha compensado reduciendo la inversión, en contra de su deseo. Hubiera preferido que no hubiera sido así. Hubiéramos preferido que se hubiera consumido menos gasto en farmacia, señorías, pero el que gasta en la farmacia no es el Gobierno **(Rumores.)**; no somos los quince ministros, grandes consumidores de productos farmacéuticos, y aunque lo fuéramos, pesariamos poco en el conjunto del país. El problema, señorías, es que hay derivas del gasto que tienen que ser compensadas de otra manera.

-Le reconozco que el Plan de Transporte Ferroviario está obsoleto, que, poco tiempo después de haber sido elaborado, la alta velocidad y el ancho de vía lo invalidó; pero reconózcame usted que tenemos objetivos suficientemente bien definidos para saber en qué gastarnos el dinero en los próximos cinco años, sin necesidad de acometer urgentemente planificaciones más ambiciosas. Si el problema del país fuera que no puede invertir porque no tiene planes y proyectos, ustedes deberían darme un buen tirón de orejas, pero el problema del país no es éste. Mi problema, como Ministro, es que tengo muchos más planes y proyectos ejecutables que dinero para hacerlos. Por tanto, puedo tomarme una cierta calma a la hora de definir nuevos planes y nuevos proyectos y someterlos a un debate más general.

No se puede planificar desde un despacho de Madrid. Intentamos no hacerlo, pero el debate autonómico es excesivamente parcelado, se ha perdido de vista el concepto integral del territorio español y los argumentos que recibimos se circunscriben y se limitan, lamentablemente, a los intereses regionales, cargando contra el presupuesto del Estado todas las peticiones, sean o no justificadas; y eso vale para casi todo el mundo.

Señoría, creo que hay una confusión en la que no deberíamos entrar. Es la confusión del par público-privado, con el par contribuyente-usuario. Son dos cosas distintas, no las asimilemos. Contribuyente «versus» usuario es una dialéctica, público «versus» privado es otra dialéctica. No son coincidentes. Las autopistas de Galicia, por ejemplo, son públicas, pero son un excelente ejemplo de equilibrio entre contribuyente y usuario. La mitad la paga el contribuyente, vía aportaciones del Estado, la mitad la paga el usuario, vía peajes, pero son públicas. El 95 por ciento de la red de autopistas europeas, en Italia y en Francia, las pagan los usuarios, pero son públicas. Aquí tenemos el ejemplo contrario: autopistas que las han pagado fundamentalmente los contribuyentes... **(Rumores.)** Sí, sí. Por cada peseta que han puesto los capitalistas privados; hemos puesto seis desde el presupuesto del Estado, y ahora las pagan los usuarios, pero son privadas. Pues yo creo que fue un error devolver al sector privado las autopistas llamadas privadas, creo que fue un error. Creo que este Gobierno cometió un error y que estarían mucho mejor en manos públicas, porque ahora podríamos hacer políticas de peaje que repartiesen mejor el tráfico. Las autopistas de peaje van vacías, en muchos tramos, y tienen al lado una infraestructura pública gra-

tuita que va supercongestionada. El óptimo social, el óptimo pigouviano, sería llevar tráfico de la estructura congestionada a la que no lo está, equilibrando precios y tarifas. No lo podemos hacer, porque hay unos regímenes concesionales que lo impiden. Si fueran públicas, sería rentable, socialmente hablando, bajar peajes y repartir mejor el tráfico.

Hay una problemática que yo le ruego la intentemos analizar desde la perspectiva contribuyente-usuario, y allí me encontrarán ustedes en primera línea de fuego, porque creo que el usuario debe contribuir al financiamiento de los bienes que consume, de una manera significativa, sobre todo en aquellos bienes que no tienen externalidades, y que el contribuyente está haciendo un esfuerzo extraordinario en este país, pero seguramente discreparemos a la hora de decir si la iniciativa debe ser pública o privada. Los aeropuertos españoles, todos ellos, los pagan los usuarios, pero son públicos. Público-privado es un problema de eficacia —yo no creo que uno sea eficaz y lo otro no—, contribuyente-usuario es un problema de reparto de cargas, y ambos problemas deben ser discutidos, porque son diferentes.

Del Plan Hidrológico, seguiremos hablando.

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

¿Por parte del Grupo Mixto hay alguien que quiera intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Martín Menis.

El señor **MARTIN MENIS**: Muchas gracias, señor Ministro, por su presencia aquí.

Yo querría intervenir ajustándome al tiempo y comenzar diciendo que el Ministro comentaba que se había convertido el Ministerio en un Ministerio espacial abarcando a todo el territorio. Me parece totalmente correcto, me parece francamente bueno para España, pero hay que tener en cuenta que España tiene el territorio fragmentado y tiene diferentes espacios. Lo dejo ahí porque luego lo volveré a comentar.

Querría comenzar diciendo que podría parecer, por mi primera parte de la intervención, que pertenezco a una fuerza política que apoya al Gobierno, y lo digo porque he sido, soy y creo que seré un ferviente defensor de la política que nos ha comentado el Ministro encaminada a evitar la continua improvisación, a planificar, a establecer prioridades, a establecer programas, con la dificultad que ello conlleva. Tendremos después, a la hora de priorizar, mayores o menores posibilidades, dependiendo de la financiación que exista, pero el resultado siempre será mucho mejor que cuando obedece a la improvisación. El plantear un Plan Director de Infraestructuras, un Plan Hidrológico y un Programa Nacional de Medio Ambiente me parecen objetivos prioritarios en este país, y que, además, en el Programa Nacional de Medio Ambiente se combine la política de Estado con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos (y quizá por querencias personales no habría que olvidar también a las diputacio-

nes y a los cabildos), me parece que es un buen camino para resolver los problemas medioambientales.

Si hubiera que dar un repaso en función del tiempo, que me parece correcto, seguro que podría discrepar —y discrepo— en algunas cosas, pero la teoría general me parece correcta. Como decía antes, el espacio físico español tiene por lo menos tres partes: la España peninsular, Baleares y Canarias. Lo hemos visto en la intervención del Ministro. Se ha hablado de red ferroviaria que existe en la península, creo que todavía existe en Baleares, pero no existe en Canarias; o plan de riberas de ríos que no existe en un territorio archipelágico; o unas carreteras que han cambiado España, excepto en Canarias, con un contencioso planteado en los últimos cinco años; o una política ambiental sin límites geográficos, físicos, que sí tiene en el caso canario.

Su propio planteamiento de que no se puede hacer política caso a caso es lo que me lleva a intervenir, y pido disculpas a todos los compañeros de esta Comisión porque tengo que centrar el tema en Canarias, pero creo que después de oír la política es cuando uno se queda convencido de que el tema es más sangrante y no querría, en absoluto, que pareciera una intervención exclusivamente canaria.

Estoy convencido de que el Ministro lo entiende, pero yo entiendo, por otro lado, que el 95 por ciento de la población o el 92 está en el territorio peninsular y que, por tanto, la mente del Ministro, el 95 por ciento la ocupa en los grandes problemas, pero el 3,5 por ciento canario y el otro porcentaje balear exigen en la planificación, probablemente, tanto tiempo en la cabeza del Ministro como la España peninsular, aunque ahí estén el 95 por ciento de los recursos y el 95 por ciento de la población. Después habrá que dedicar diferentes recursos, indudablemente, pero el tiempo de planificación y el tiempo que exige para resolver los problemas es similar. Además, es más difícil cuando ese territorio es diferente, está fragmentado, está alejado y está en siete islas, y cuando tiene una diferente dimensión, de 700.000 habitantes una a 6.000 otra; eso lo hace francamente complicado. Y los umbrales en términos de rentabilidad económica y social son también diferentes a los umbrales de rentabilidad de cualquier actuación que se plantee en un territorio mucho más potente, en un territorio, al final, continental unido hoy a Europa indefectiblemente.

He oído muchas cosas, como que ya no hay problemas en los aeropuertos españoles, que ya no hay problemas en Barajas, que se están resolviendo. Yo creo que tengo datos para decir que en Canarias tenemos problemas angustiosos, y nuestros aeropuertos son todo. En el caso del territorio continental, el transporte se hace por autopista, por ferrocarril o aéreo; en el caso canario, todo el transporte de personas se hace hoy por el espacio aéreo y el que no por el espacio marítimo.

Si quisiéramos hablar de tarifas, lo podríamos hacer de Madrid-Canarias. Creo que conozco la comparación de todas las tarifas europeas; si habláramos de Madrid o Barcelona, de las que ha hablado el Ministro, éstas podrían estar en el promedio, pero los pocos países euro-

peos que tienen territorios muy alejados como Inglaterra, entre Irlanda del Norte y Londres, o como entran los extremos de Italia, tienen tarifas por kilómetro más bajas que la tarifa península-Madrid, y tengo los billetes aquí, porque los usamos diariamente. Un billete, hoy, Canarias-Madrid está lo mínimo en 50.000 pesetas, y no me cuenten las tarifas mini porque son para turistas y cuando hay que trabajar y hay que integrar un territorio se hace con las tarifas normales.

Canarias es un territorio y un mercado cautivo y, por tanto, las tarifas son las que son y hay que pagarlas porque no queda otro remedio, porque hay que salir por ese medio. Si nosotros comparáramos las tarifas por kilómetro de cualquier tren con las del transporte más barato, la del barco más barato o la de un jet-foil, veríamos la diferencia, y si las comparamos con las del AVE, entonces la diferencia por kilómetro es ya muy importante.

Si hablamos de telefonía, decía que la parte cremosa del mercado era la larga distancia, y es verdad, esa es la parte cremosa del mercado, con la palabra que utilizaba el Ministro. Nosotros estamos en la más lejana y, por tanto, es la cremosa del mercado, y aunque en los últimos años la subida de tarifas comparativamente se ha ido arreglando, todavía seguimos teniendo unas tarifas mucho más caras y estamos en la parte cremosa del mercado; aportamos en ese campo más de lo que se nos aporta.

Si hablamos de rentabilidad aeroportuaria, se habla de que en los tráficos hay que repartir los costos aeroportuarios porque se concentran en nudos, en la teoría «hub» americana y en la teoría de la rentabilidad, pero nosotros somos estrellas y, sin embargo, como es mercado cautivo no queda otro remedio que usarlo, y por eso los aeropuertos canarios son rentables. Si comparamos la infraestructura de los aeropuertos canarios en este momento, incluso el aeropuerto de Gran Canaria, que es el más adelantado, no ya con la Expo en Sevilla que es comprensible; a pesar de que ese aeropuerto tiene el mismo tráfico que los Rodeos, y yo creo que los Rodeos debe haber en el 10 por ciento del espacio del de Sevilla, sino si lo comparamos con Barcelona o con Málaga, con cuatro millones de pasajeros, y no quiero entrar en detalles porque me parece que no es de esta Comisión, la diferencia es abismal, y lo mismo si lo comparamos con la inversión que está prevista en Baleares o con la que se está ejecutando o con la que se acaba de adjudicar en Bilbao.

El Ministro decía que el AVE estaba hecho no para amortizar ni para pagar los intereses, sino para articular el territorio. Yo insisto, y quiero acabar muy pronto, en que el territorio en España es más que el territorio peninsular, y como allí no hay AVE, y lo decía el Ministro, los aeropuertos se pagan por los usuarios; los puertos se pretenden pagar por los usuarios; los servicios aéreos se pretenden que se paguen por los usuarios y se amorticen; los servicios marítimos que se paguen y se amorticen; pero no en las otras infraestructuras que están en el territorio continental, no en las autopistas que se hacen por los Presupuestos del Estado. Entonces, ahí hay un problema y un agravio comparativo indudable.

Por eso quiero acabar diciendo que la única solución

que hay, donde creo que es necesaria la planificación, es que exista un plan de infraestructuras, un plan hidrológico, pero que después no haya un apéndice en cada capítulo, sino que para un territorio diferente, con una problemática diferente, exista un apartado completo donde haya un plan de infraestructuras para Canarias, haya un plan hidrológico para Canarias, haya un plan de inversiones para Canarias y un plan medioambiental para Canarias.

Supongo que será igual en Baleares, salvando que la distancia es más pequeña, que tienen una renta «per cápita» muy superior y que tienen, gracias a Dios, una situación geográfica de mayor cercanía y, desde luego, mucho más integrada en el mundo mediterráneo y no en el mundo de África.

Lo que me parece totalmente necesario —ya decía antes que no vale un apéndice en cada capítulo— es que haya una política global, pero que cuando se plantee en Canarias, como decía el Ministro, articular el territorio, se entienda que no se articula con la red ferroviaria, sino con una red aérea, y que los mismos criterios que se aplican en la red ferroviaria hay que aplicarlos en la red aérea, mientras no inventemos los trenes anfibios.

Creo que hay que fijar objetivos globales en ese plan —y me parece francamente bueno—, de los planes de toda España, con objetivos de equilibrio. No pretendo con ello obtener ninguna diferencia. Nada más, señor Ministro.

Muchas gracias, señor Presidente. Espero que todas las intervenciones no se centralicen en un capítulo como éste, pero me parece que no podía dejarlo pasar, porque considero que es de total justicia y creo que la única solución es que en el caso canario existan unos planes igual que para el territorio nacional, pero no integrados al final como una política más, porque hay que pensar que la política tiene que ser necesariamente diferente porque el territorio es necesariamente diferente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martín Menís por el ahorro de tiempo, porque ha sido muy concreto y preciso y nos ha ahorrado cinco minutos de su tiempo. Gracias en nombre de toda la Comisión.

Tiene el señor Ministro la palabra y, después de su intervención en respuesta al señor Martín Menís, daremos diez minutos de receso.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, me parece una excelente sugerencia la de los diez minutos de receso.

Tiene mucha razón el Diputado de Coalición Canaria; Canarias tiene especificidades y hay que dar respuesta a esta especificidad con políticas específicas, buena parte de las cuales se están desarrollando ya. Es evidente que hay, en materia de agua, un conjunto de actuaciones del Gobierno en depuración y producción de agua, adaptado a la especificidad Canaria, que no existe en otras partes del territorio y que comporta inversiones extraordinariamente elevadas.

Los aeropuertos están siendo ampliados y moderniza-

dos: a finales de octubre tendremos el nuevo gran aeropuerto de Las Palmas. Cuando el Ministro ha dicho que los usuarios pagan los aeropuertos no ha dicho que cada usuario de cada aeropuerto paga su aeropuerto, sino que entre todos los usuarios de todos los aeropuertos pagan todos los aeropuertos. Hay una pequeña diferencia entre lo que he explicado y lo que ha interpretado el señor Diputado de Coalición Canaria, porque precisamente porque hay aeropuertos con superávit tenemos excedentes con los cuales financiar los aeropuertos deficitarios. Es un instrumento de perecuación territorial, el que han hecho los franceses con las autopistas, y que no deberíamos romper aquí, porque si largamos la parte rentable aumentaremos el déficit, porque alguien tendrá que pagar la parte no rentable. Hay una perecuación de tarifas que hace que entre todos los usuarios paguemos el funcionamiento de todos los aeropuertos. Donde hay un «hub» y una concentración de tráfico hay superávit porque es una actividad con economía de escala, si no, no, y con eso pagamos los déficit de los «spokes» —perdón por utilizar la terminología que entiende el Diputado canario muy bien—, porque donde hay economías de escala hay déficit.

¿Eso no es el mundo de la competencia pura y perfecta que contaba el señor Adam Smith? Un señor, por cierto, que murió antes de que se inventara la máquina de vapor. Digo esto para que analicemos la capacidad de explicación del mundo actual que pueden tener esas teorías.

En un sistema en red, con economías de escala y costes marginales decrecientes, estamos financiando algunos aeropuertos —algunos de los cuales son canarios— con los superávit de algunos aeropuertos peninsulares, y me parece muy bien, y eso es lo que he querido decir y lo que usted ha entendido, aunque no lo haya dicho.

En todo caso, una política específica para Canarias hay que hacerla. La vamos a hacer, la estamos haciendo en agua, la estamos haciendo en aeropuertos y la vamos a hacer también en carreteras. También la estamos haciendo en carreteras. Por cierto, me gustaría ver, cuando vaya a Canarias, unos letreros muy gordos que digan quién está pagando las carreteras que está ejecutando la Comunidad Autónoma de Canarias, quién las financia; sería una buena práctica para que el ciudadano entendiese el esfuerzo relativo de las distintas administraciones. Pero si ese esfuerzo no es suficiente, le puedo asegurar que será el que sea necesario y que en el PDI Canarias tendrá su capítulo específico, que seguro que nunca será suficiente para contentar las demandas de Canarias, como de ningún territorio en particular, pero que hará honor a la necesidad inexcusable de tratar al territorio canario en función de su especificidad.

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión dentro de diez minutos. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Vasco (PNV). **(Pausa.)**

Pasamos directamente al Grupo Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, en primer lugar, quiero transmitirle el saludo de nuestro Grupo en su primera comparecencia en esta legislatura.

En esta primera comparecencia le damos un saludo cordial y explicaré por qué. Como se sabe por otras legislaturas que los ministros solicitan por su cuenta la comparecencia en Comisión para exponer, al inicio de la legislatura, los planes de su Departamento, nuestro Grupo no la ha solicitado directamente. Quizá es ese espíritu de ahorro que nosotros representamos muchas veces. Por otra parte, en este tipo de comparecencias no acostumbramos a tener preparada una intervención escrita, porque sabemos que los discursos son de tipo general, como ha sido el de hoy y como no podía ser de otra forma. Por tanto, sobre lo que nos ha dicho, y repasando lo que hemos anotado, tenemos unas observaciones que hacer que, primero, desarrollaré yo y, después mi compañero Lluís Recorder en los temas más concretos de medio ambiente y vivienda, por lo que voy a ser lo más breve posible.

Los recortes presupuestarios de los que nos ha hablado al principio son conocidos por todos nosotros e influyen muchísimo en el desarrollo de los temas de su Ministerio y tienen su origen en la crisis económica que actualmente está sufriendo no sólo nuestro país, sino prácticamente todo el mundo, aunque quizá sea más acentuada en el Estado español. Por eso a mí me surgen unas ciertas dudas ante este, no diré optimismo, sino positivismo que usted tiene respecto del Plan Director de Infraestructuras, en el que nos dice que el presupuesto del año 1994 se puede acercar prácticamente a las cifras básicas de los recursos que usted tenía previstos en este Plan. Ello es importante porque podrá desarrollar muy bien lo que tenía previsto. Nosotros, sobre ello, tenemos algunas dudas, dudas que se podrían resolver, desde nuestro punto de vista, con diálogos previos; algunas veces hemos hablado de ello, nuestro Grupo siempre está abierto al diálogo. En este Plan Director habría que establecer prioridades, como usted dice, porque algo va después de algo, y si previamente se hubiese ido conociendo con más detalle las cosas que van entrando, pero con verdadero afán de diálogo y consenso, quizá nos hubiésemos ahorrado el tener que pedir plazos sobre dicho Plan Director, el tener que plantear interrogantes de que haya programas puente en distintos temas, pero es que se nos habla de un programa puente 1993-94 que en estos momentos ya se está transformando en 1994-95. Es lógico que haya planes puente, lo aceptamos e incluso nuestro Grupo estaba relativamente de acuerdo en que el I Plan de Carreteras se aplazase en su finalización, siempre y cuando fuera para una mejora de todo el Plan. Creemos que para evitar dudas en el Plan Director sería interesante una participación —no sé de qué tipo en estos momentos— en la planificación, un conocimiento previo.

Por otra parte, también agradezco el esclarecimiento por su parte de esas declaraciones de viabilidad del Plan

Director que se han conocido que me aclaran lo del Plan Director y reafirman su opinión sobre el mismo, pero ligado con eso de las opiniones me surge una duda. Ligando privatizaciones con declaraciones, he oído estos días lo de pan para hoy, hambre para mañana en boca del Vicepresidente, señor Serra, pero también he oído en boca del señor Serra lo de Argentaria. El señor Serra, en unas declaraciones en un acto más o menos informal que se hizo por una de las comarcas de Barcelona, hablaba -y yo lo he visto en los medios de comunicación- de esto. Respecto a las privatizaciones, nosotros creemos que más que de privatizaciones podíamos hablar de participaciones, y no sólo de participaciones económicas, sino también de participaciones de elementos en la gestión; sería muy interesante para todos los esquemas que hay que desarrollar en el Plan Director.

Así, pues, señor Ministro, respecto al Plan Director, nosotros creemos que habría que entrar a determinar algunos plazos; ya lo ha dicho algún compañero.

Es muy importante asimismo para nosotros, y lo podríamos incluir dentro de este diálogo, todo lo que hace referencia a sus citas sobre la conciencia ciudadana y la disciplina social. Yo lo veo importante en todos los temas, también en los medioambientales -hablará de ello mi compañero-, pero sobre todo en el Plan Hidrológico. Recuerdo un gran debate que tuvimos usted y yo respecto a que el debate del Plan Hidrológico podía ser en período de campaña electoral; debido a los plazos no lo debatimos entonces, entramos en filosofías sobre si era o no bueno y, al final, llegamos a un acuerdo, pero el Plan Hidrológico no entró porque, verdaderamente, no se cumplió ningún plazo, ni los de los planes de cuenca.

Por tanto, señor Ministro, insistimos en que es necesario el diálogo previo; hay muchas cosas de que hablar y no hay que ser optimista. Estamos en un momento de crisis, en un momento difícil. Hace pocos días, en un seminario sobre telecomunicaciones en Santander, que usted inauguró, tres de los presentes estuvimos en una mesa redonda y nosotros, nuestro Grupo, llegamos a unas conclusiones que, en parte, coinciden con algunas de las suyas. Nosotros, en pocas palabras, después de la intervención y teniendo en cuenta que allí había muchos empresarios del mundo de la telecomunicación, decíamos que liberalización sí, pero... y este «pero» va ligado con todos esos pueblos del Pirineo, con esos pueblos de Galicia que, con tanta liberalización, pueden resultar afectados.

También decíamos allí, aunque no es tanto tema de esta Comisión como de la de Industria puesto que afecta a las empresas, que no al proteccionismo, pero... Porque en estos momentos estamos viendo que, por ejemplo, la Compañía Telefónica está comprando mucho material fuera, olvidando que hay muchas empresas, incluso con participación estatal, que tienen sus problemas y allí empresas españolas declaraban pérdidas de 40.000 millones de pesetas el último año, mientras que a otros países, como a Japón y algunos del sur de Asia; con la gran teoría de la liberalización, les estamos dando unas grandes facilidades, y nosotros a perder.

Como decía, señor Ministro, optimismos exagerados, no. Respecto a la ampliación de Barajas, adelante. Barajas no está colapsado, pero no lo está por una cosa que si se supiese en detalle resultaría un poco anecdótica: Usted habla del recorte de pista. A nosotros, a los Diputados que hemos tenido relación con eso se nos ha explicado de una manera técnica, pero muy rápida, que Barajas aumenta su capacidad del orden de un 40 por ciento porque alguien vio que si los aviones que aterrizaban lo hacían en vez de en el punto cero, 800 ó 1.000 metros más hacia dentro de la pista, salían mucho más hacia el final, pero en el cruce de las dos pistas pasaban mucho menos tiempo y podían dar más capacidad a las pistas. Esta es la descongestión de Barajas, bien simple. Esperemos que haya gente pensante que pueda llegar a estas conclusiones y no gente pensante que nos lleve a tener un aeropuerto como el de Sevilla, sobredimensionado y en el que actualmente quieren hacerse inversiones para transformarlo en posibles edificios de alquiler o venta de oficinas. Que lo dejen amplio como está, que posiblemente hay otros sectores en Sevilla donde hacer oficinas.

Para terminar, señor Ministro, he de decirle que nosotros estamos abiertos al diálogo y a participar en planificaciones. Usted nos decía que su programa le permite estar aquí. Sí, legitimamente, el resultado del 6 de junio le permite estar aquí con su programa, pero tenga en cuenta que también necesita la suma de otros programas, no sólo de nuestro Grupo, sino de otros. (Risas.) Y quiséramos que en los temas que estamos tratando en esta Comisión lo hiciésemos en su más amplio esquema para que verdaderamente, con la suma de todos esos programas, no sólo usted, sino también todos nosotros pudiésemos estar aquí durante toda la legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Parece ser que quiere tomar la palabra el señor Recorder.

Tiene cinco minutos, señor Recorder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Voy a intervenir muy brevemente sobre dos aspectos de la política del Ministerio del señor Borrell, concretamente sobre política de vivienda y política de medio ambiente.

En cuanto a política de vivienda, es evidente que bajo ese nombre no se incluye estrictamente lo que podría ser política de construcción directa, o incluso lo que estrictamente se conoce como competencia de las comunidades autónomas, sino que abarca otros aspectos tan importantes como pueden ser la política económica, es decir, la fiscalidad y el precio del dinero, las políticas de ayuda y la ordenación legal. En cada uno de estos aspectos, con la brevedad requerida, yo querría hacer una serie de observaciones y preguntas al señor Ministro.

En cuanto a las políticas de ayuda, no es la primera vez que afirmamos que en esta Comisión, o en la Comisión de la que ésta es heredera, que en el plan cuatrienal, como principal instrumento de la política de vivienda en nuestro país, está bien, pero también que plantea una serie de problemas.

Nuestro Grupo Parlamentario entiende que el plan de-

bería ser un plan menos intervencionista. ¿A qué me estoy refiriendo con ello? Me estoy refiriendo única y exclusivamente, y quisiera que el señor Ministro tomara nota de ello en tanto en cuanto nos presenta el Plan de Vivienda como ejemplo a seguir en otros planes sectoriales dentro de su Ministerio, al hecho de que, dentro de un marco global que se debería fijar en el propio plan, habría que dejar un margen de maniobra más-amplio a las comunidades autónomas para que puedan adaptarlo a sus propias necesidades. En el ámbito de la vivienda es muy claro; cada comunidad autónoma tiene su propia problemática de vivienda y tiene necesidad de incidir en algún tipo de los previstos y diseñados en el Plan de Vivienda. ¿Cómo conseguiríamos eso? Básicamente, con un plan intervencionista, favoreciendo ya de entrada que el plan fuera más participativo.

En segundo lugar, voy a plantear un problema que todavía está sin resolver y quisiera saber si existe algún tipo de solución prevista; es la financiación del propio plan. El plan es cuatrienal y la financiación es anual. ¿Hay alguna verdad al respecto? Sabe el señor Ministro que no es la primera vez que le formulamos esta pregunta.

Los objetivos del plan, precisamente gracias al éxito que está teniendo, se podrían cumplir antes de su horizonte de 1996. También quisiera saber si hay alguien en el Ministerio o en el Gobierno que esté pensando en su prórroga o en la reedición de un plan similar al que en este momento tenemos en vigor.

En cuanto al aspecto de fiscalidad, déjeme que lo resuma en una cuestión que si quiere usted es menor, pero que me parece una paradoja, que me cuesta mucho comprender: el aspecto del IVA superreducido. Cuándo vamos a terminar con la paradoja de que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes esté subvencionando una parte del IVA que está recaudando el Ministerio de Economía y Hacienda. Sabe usted que nosotros entendemos que el IVA superreducido se debería extender a todos los regímenes de protección. Entro ahora en un aspecto que quisiera que fuese fundamental en la legislatura que ahora iniciamos y es el de la ordenación legal. Para este Grupo Parlamentario existen tres prioridades. La más importante para nosotros la voy a citar en último lugar.

En primer lugar, la ley de ordenación de la edificación. Este es un compromiso del Gobierno de hace tiempo. Si no recuerdo mal, hay repetidas recomendaciones de la Cámara; concretamente en el año 1988 recuerdo que ya se emitieron los primeros informes dentro de la Comisión solicitando que el Gobierno acometiera esa ordenación o ese proyecto de ley. ¿Cómo está el proyecto de ley de ordenación de la edificación? ¿Forma parte de las prioridades del Gobierno?

En segundo lugar, creemos y entendemos que se debería revisar la Ley de Propiedad Horizontal. Esta es una nueva Ley que es poco conocida por los propios ciudadanos que deben aplicarla, es una Ley muy antigua pero que en la práctica está demostrando que tiene una serie de insuficiencias. Por ejemplo, es una Ley que no permite a las comunidades de vecinos acudir al endeudamiento

necesario para acometer ciertas obras, o que no permite a las comunidades exigir las cuotas debidas.

Por último, la Ley de Arrendamientos Urbanos. El señor Ministro nos ha dicho y lo celebramos que es una prioridad de su Ministerio y que va a llegar pronto a la Cámara. Por favor, señor Ministro, que llegue pronto cuanto antes. Compartimos la necesidad y la urgencia de aprobar esta ley; compartimos la necesidad de crear un marco estable que favorezca la entrada de vivienda de alquiler en el mercado y también de resolver todos los problemas pendientes que, por la aplicación y por la propia suficiencia de la Ley en 1964, se han ido generando. Ahora bien, ¿cuáles van a ser las líneas de esa ley? ¿Nos va a presentar la misma ley que nos presentó a finales de la anterior legislatura? ¿Va a ser la base el proyecto de ley que ya conocemos, con algunas modificaciones? Tenemos algunas noticias de prensa, no sabemos si la fuente es el propio Ministerio u otras, pero quisiéramos que el señor Ministro, dentro de la brevedad de esta competencia, nos lo pudiera aclarar.

Por último, señor Presidente; algunas cuestiones en cuanto a la política medioambiental. Renunciamos a un debate en profundidad del tema, lo dejamos para otras ocasiones, quizá para el momento en que comparezca el futuro Secretario de Estado —porque suponemos que va a ser un Secretario de Estado responsable de la materia— o para la presentación del programa nacional para medio ambiente que nos ha anunciado; en cualquier caso sí quisiéramos que hubiera un debate en profundidad para poder hablar de cómo influye el Ministerio de Obras Públicas en la política medioambiental que realizan otros departamentos del propio Gobierno. Podríamos hablar del cumplimiento de la normativa comunitaria que nos afecta, o del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de los tratados internacionales suscritos por España o incluso del papel que desarrolla España, tanto en la Comunidad como en los distintos foros internacionales que nos parece muy importante, que es la utilización de la fiscalidad.

De la intervención del señor Ministro, no he comprendido su discurso en el siguiente aspecto: Parece que usted se está preparando para un aluvión de críticas de las propias comunidades autónomas, porque ha dado unas explicaciones que no le habían sido pedidas en esta Comisión, pero quizá ha recibido increpaciones o alguien le ha hecho llegar su preocupación al respecto. Le decía antes que el ejemplo del plan de vivienda, si es el ejemplo que debe seguir y que quiere para la gestión del programa nacional para medioambiente, a nosotros, en principio, nos parece bien; ahora bien también quiero, señor Ministro, que tenga en cuenta que en la gestión actual de la política medioambiental por parte de su Ministerio no se respeta escrupulosamente la distribución competencial que nos da el bloque de constitucionalidad. De acuerdo que usted nos decía que cuando se elaboró la Constitución y se atribuía a las comunidades autónomas la competencia exclusiva en materia medioambiental, el tema no tenía tanta importancia, pero es evidente que hoy en día nos movemos con un esquema competencial que hay

que respetar. Ejemplos le podría poner muchos de intromisión en las competencias de las comunidades autónomas, incluso de duplicación de actuaciones absolutamente innecesarias. Yo creo que con buena voluntad por ambas partes, comunidades autónomas con competencias en la materia, y por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, estoy seguro que se puede encontrar el marco idóneo para que con el respeto a las competencias de cada uno podamos hacer, en común, una política medioambiental.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señorías, sé que es muy tarde y cualquier extensión por mi parte será acogida con algún síntoma de cansancio por parte de los señores Diputados, pero el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha planteado temas muy concretos, muy en su línea de «nem per feyna», estamos en la cosa general, pero vamos a tratar algunos puntos concretos. Voy a aprovechar la situación para intentar clarificar las líneas de acción de políticas inmediatas en algunos aspectos de gran importancia, y voy a hacer una pregunta al Grupo Catalán que ruego se entienda extendida al conjunto de los grupos, habida cuenta, además, que ahora no hay medios de comunicación y podemos, casi, casi, tener un contacto más operativo.

Señorías, la Ley de Arrendamientos Urbanos es una prioridad del Gobierno porque es una exigencia del país. Parece que hay un cierto consenso en eso. Cuanto antes llegue a la Cámara, mejor. El Gobierno tiene preparado un proyecto de ley que prácticamente es no, el que entró en la Cámara en la anterior legislatura sino el que estaba como estaba cuando se disolvieron las Cortes, habiendo incorporado a ese proyecto de ley las sugerencias que manifestaron distintos grupos, entre ellos, el propio Grupo Catalán, que modificaron el proyecto inicial en lo que se refiere básicamente a los locales comerciales.

Sería lamentable que por una falta de entendimiento político ese proyecto llegara a la Cámara y fuera devuelto al Gobierno en el debate a la totalidad, porque eso abortaría un proceso que debe desarrollarse en la Cámara y nos colocaría en un «impasse» poco operativo.

Si tenemos de verdad, como decimos tener, conciencia de que éste es un proyecto necesario y urgente, déjenme que les diga que la mejor estrategia para abordar su elaboración es llevarlo cuanto antes a la Cámara en el estado en que se encontraba cuando las Cortes fueron disueltas e iniciar el debate parlamentario en sede parlamentaria para mejorarlo en aquello que entre todos creamos que debe mejorarse. El debate debe ser parlamentario y en sede parlamentaria quizá mejor que en los pasillos anejos al Parlamento. Pero comprenderán ustedes que no vamos a poderles llevar un proyecto de ley radicalmente distinto del que estaba en la Cámara cuando la Cámara fue disuelta. Yo ruego a los representantes de los distin-

tos grupos en este tema tan especializado y tan importante que reflexionen sobre cuál es la mejor manera de empujar el proyecto, si mantenerlo en hibernación durante mucho tiempo mientras de una forma, más o menos informal, comentamos unos y otros cómo se puede mejorar, o llevarlo a la Cámara en el «status» en que se encontraba, que incorporaba sugerencias de muchos grupos y resolvía muchos problemas, no todos, obviamente, y que, desde el debate de la totalidad en adelante, iniciemos la creación del consenso necesario para que ese proyecto de ley pueda ser aprobado.

Si se me dice que el proyecto de ley será rechazado desde un principio en el debate de la totalidad, comprenderán ustedes que eso nos coloca en una posición difícil que va a demorar durante bastante tiempo su tramitación. Haré consultas con los distintos grupos para conocer cuál es su posición al respecto y esto nos debería permitir avanzar en una dirección o en la otra. Les digo ahora lo mismo que les dije cuando éramos mayoría suficiente, cuando podíamos aprobar el proyecto de ley con sólo los votos del Grupo Socialista: les dije que estábamos abiertos al diálogo, a la modificación del proyecto para encontrar puntos de equilibrio en un proceso de ingeniería social realmente complejo que requiere resolverlo con los menores costes posibles. Lo que les dije entonces, sin necesidad, se lo repito ahora con el añadido de la necesidad, pero, por favor, metámonos a trabajar con esta ley cuanto antes, porque cuanto antes empecemos, antes construiremos consensos o antes descubriremos que es imposible alcanzar ningún consenso y que este Parlamento no es capaz de ofrecer una solución a la sociedad española en un tema que viene reclamando desde hace tanto tiempo.

Con respecto a la política medioambiental, usted dice que me he puesto la venda antes de la herida. No, simplemente he manifestado una voluntad política de no interferir con las competencias de las comunidades autónomas y hacer posible que el ejercicio de estas competencias se encuadre en una estrategia nacional para el medio ambiente.

La pregunta, señorías, es clara. ¿Debe haber una estrategia nacional para el medio ambiente? ¿Sí o no? ¿El medio ambiente es un problema descomponible territorialmente, de manera que cada uno se lo resuelva en los límites de su atmósfera y su espacio? Creo que la respuesta claramente es no. Pues si la respuesta es no, habrá que definir una estrategia entre todos los agentes involucrados que sea ejecutada por aquellos que tienen más competencias, cosa nada fácil de resolver, por otra parte. Yo podría poner muchos ejemplos de invasión autonómica de competencias municipales en materia de medio ambiente, con la mejor voluntad del mundo, pero invasión. Los residuos urbanos es política ambiental, pero no es competencia autonómica, es competencia municipal. Ahora, ¿es una política ambiental? Claro que es una política ambiental. ¿Qué es lo que no es una política ambiental, señoría, o qué política no tiene una componente ambiental? Por esta regla de tres, si metemos el rótulo de medio ambiente todo acaba siendo competencia de

las comunidades autónomas, lo cual sería un disparate.

Políticas que no eran ambientales en 1978 lo son hoy en día, dramáticamente ambientales. Muchas son competencias de los ayuntamientos, pero las protagonizan las comunidades autónomas porque entienden que hay que coordinar, impulsar y en alguna manera dirigir las actuaciones municipales porque desbordan su marco físico e institucional. Eso es igualmente predicable en la relación autonomías-Administración central e igualmente predicable de la relación Administración central-Comunidades Europeas, y es así de complicado. Lo que ofrezco en esta comparecencia es la voluntad política, la buena voluntad política de hacer de la política del medio ambiente una política estrella de la política española y crear foros de debate social, instancias de coordinación interadministrativa, recursos orientados y ordenados a quienes los tienen que utilizar y objetivos nacionales que sean instrumentados por quienes tienen las competencias para ello. Y esto, ¿cómo se hace? Pues se hace con alguien que haga de puente y con una coordinación que involucre a todos, no sólo a este Ministerio con las comunidades autónomas, también a los ayuntamientos y a otros Ministerios donde están residenciadas políticas ambientales de una enorme trascendencia. ¿Creen ustedes de verdad que una política de residuos se puede hacer sin contar con la CEMP, sin contar con los ayuntamientos de este país, cuando es una política absolutamente municipal en su gestión? Pues naturalmente que no. ¿Se puede hacer una política selectiva de recogida de papel usado desde las comunidades autónomas cuando tenemos un conflicto con Alemania, que hay que dilucidar en Bruselas, sobre el «dumping» que hacen los alemanes con el papel usado? Pues naturalmente que no.

Esos son los problemas. ¿Pueden hacer las comunidades autónomas una política fiscal al servicio del medio ambiente? Naturalmente que no. ¿Cómo canalizamos recursos? ¿No hay un fondo para el desarrollo regional que se reparte en función de objetivos consensuados? ¿Por qué no creamos un fondo nacional para el medio ambiente que se reparta en función de objetivos consensuados y evite el «case by case», que es fuente de agravio permanente y de conflicto y de rencillas administrativas? ¿Cómo involucrar a las comunidades autónomas en la ubicación de instalaciones de tratamiento de residuos peligrosos, que no hace falta una por comunidad, pero hacen falta cuatro en este país que en alguna parte tienen que estar? Pues con incentivos, con corresponsabilidades, que están tan de moda últimamente, que se tienen que ejercer en foros de los que hoy en día no disponemos.

No me quiero embarcar, señorías, en una guerra de guerrillas diciendo cómo reparto el fondo de cohesión en su componente ambiental, teniendo a la puerta de mi despacho a todos los consejeros de medio ambiente de las comunidades autónomas para, uno sí, otro no, en función de cuán simpáticos me caigan o de cuánto apoyen la acción del Gobierno, repartir unos recursos que tienen que estar al servicio de una política del conjunto del país. Prefiero jugar limpio y claro, prefiero sentar a los responsables, prefiero ver dónde hay problemas ambientales en

este país, y los hay mucho más en las zonas desarrolladas que en las zonas menos desarrolladas. Hay muchos más problemas ambientales en el entorno urbano que en el entorno natural en España. Habrá que asignar recursos en base a políticas, no en base a presiones políticas, no en base a que se me recuerde -se lo digo con todo el cariño porque sé que lo ha hecho también de una forma tan cariñosa como efectiva- que si puedo estar donde estoy es porque alguien lo permite con su voto complementario. Tiene usted mucha razón. Es así, claro que es así. Para que estemos, como usted ha dicho, toda la legislatura hace falta que concertemos acciones políticas. Pues hagámoslo. Si este país no se pone de acuerdo en definir una estrategia ambiental por rencillas entre Estado y comunidades autónomas, eso será el mayor fracaso del Estado autonómico. El mayor fracaso del Estado autonómico será no ser capaz de concebir una política ambiental a la dimensión adecuada. Algunas políticas son locales, otras son autonómicas, otras son estatales y otras son universales. Y eso es lo que propongo, señorías, que hagamos, sin ninguna clase de doblez, ningún intento de arrancar competencias, pero sí ejerciendo una tarea indeclinable, que es coordinar las políticas en la perspectiva europea y en su dimensión funcional, que es muy distinta hoy de lo que entendíamos por medio ambiente en el año 1978. No tiene nada que ver. Hoy es política industrial, política energética, política de transportes, política agrícola, política de espacios naturales, de biodiversidad, política urbana. Usted ha hablado de la vivienda, señoría. La vivienda es una política ambiental «per se». ¿Cómo pretendemos estructurar nuestras ciudades? ¿Cómo pretendemos que la gente contribuya a recoger selectivamente los residuos si en las cocinas de las casas sólo cabe un cubo de basura y estamos pidiéndoles que pongan las botellas de vidrio en un sitio, la materia orgánica en otro, el papel en otro, el cartón en otro? Tendrá que existir ese otro metro cuadrado donde hace falta ponerlo. Hay que cambiar las pautas de las formas de vida urbana, y esto no se hace autonomía a autonomía, porque rompe el mercado. La prueba la tiene usted, señoría, en su Ley de aceites usados, una ley plagada de buenas intenciones, pero que no ha sido capaz de hacer lo que hace funcionar una norma de estas características, que es una tasa parafiscal sobre el uso del aceite usado. ¿Tiene una tasa parafiscal la ley catalana de aceites usados? No, gracias a Dios, porque si la hubieran puesto hubieran creado una absoluta disfunción y habría importaciones y exportaciones, entre comillas, de aceite entre Cataluña y el resto de las comunidades autónomas. Si hay que hacerlo, hay que hacerlo a nivel del Estado, y eso hay que consensuarlo y coordinarlo. Simplemente les pido que me hagan confianza, no crean que es una invasión competencial, sino un intento de articular el Estado autonómico en torno a políticas de carácter nacional.

El IVA superreducido en la vivienda. ¡Si supiera usted, señoría, la cantidad de impuestos que estamos subvencionando! Si bajásemos el impuesto y bajásemos la subvención habría menos presión fiscal y habría menos gasto público. Si equilibrásemos una cosa con otra, podría-

mos no cobrar impuestos a los funcionarios y bajarles el sueldo, por ejemplo. Sería otra forma de equilibrar ingresos y gastos, pero sería un poco heterogéneo como actividad.

Ordenación de la edificación, propiedad horizontal, arrendamientos urbanos. Llegarán las tres cuanto antes y ese cuanto antes es cuando ustedes digan. En el caso de arrendamientos urbanos, ese cuanto antes es cuando ustedes digan. **(Rumorés.)** Sí, ustedes y todos los que pueden, con su voto, devolver la ley al Gobierno. Pero como para que la ley no sea devuelta al Gobierno no me hacen falta los votos de todos, estoy preguntando quién pone sus votos a disposición de que el debate sea en sede parlamentaria. **(Risas.)** ¿Para qué quiero 350 votos? Me bastan 176. Eso debe ser consecuencia de mi carácter de optimismo que me atribuyó el señor Sedó. Debe ser así porque si no no sé cómo estaría en el sitio donde estoy. Es verdad que es necesario un cierto optimismo para llevar adelante algunos proyectos como el Plan Director de Infraestructuras, que tiene la virtud de existir, que podría no haber existido y haber hecho planes sectoriales a corto plazo. El debate hubiera sido de menor intensidad y menor profundidad, pero quizás hubiera sido menos útil. Creo que es necesario que el país sepa qué queremos hacer con su territorio en los próximos quince años. Todos los países europeos tienen planes directores a quince o a veinte años. Levantan menos pasiones que aquí, porque seguramente están más banalizados y la opinión sabe que un plan director no es el fin del mundo, sino un esquema director que se adapta a las circunstancias, a medida que su evolución lo exige.

El Vicepresidente del Gobierno no ha sido contradictorio al decir que algunas privatizaciones se pueden hacer y que un esquema masivo de privatizaciones significaría mucho pan para hoy, pero menos ingresos para mañana. Y eso, ¿a qué se aplica y a qué no se aplica? Si me pide una opinión particular como Ministro, yo hubiera dejado la Caja Postal en Correos, porque creo que es una unidad que contribuye a la operatividad de un servicio. Todos los correos europeos tienen un instrumento financiero que contribuye a su equilibrio. Si los beneficios de Caja Postal se computaran como un beneficio del organismo Correos, no tendría déficit Correos. ¿Lo hemos hecho de otra manera? Pues tiene sus ventajas y tiene sus inconvenientes. Obtiene usted «cash», pero pierde los beneficios futuros de los dividendos que habría cobrado. Luego en el fondo, es una anticipación en el tiempo. Yo lo concibo más como una operación estratégica de financiación que como un planteamiento ideológico de decir que no debe haber presencia pública en el sector de la producción.

Me queda por responder al tema de Barajas. El aeropuerto de Barajas no está colapsado porque alguien observó que la pista era demasiado larga, ya que se construyó cuando los aviones tenían poca potencia y necesitaban correr mucho para poder despegar, pero ahora, como los aviones son muy potentes, les hace falta correr poco. El cruce de las dos pistas largas consumía muchos segundos ociosos por operación y decidieron acortar la pista. Eso

ahorra nueve segundos por operación, que parece una tontería, pero cuando hay cincuenta operaciones por hora no lo es, y Barajas ha disminuido su umbral crítico con cuatro duros, con menos de mil millones de pesetas. No me pregunten ustedes quién fue el que descubrió el truco del almendruco, pero algo tiene que ver con el nuevo Director General de Aviación Civil, que es un excelente ingeniero aeronáutico, número uno de mi promoción para más detalle. **(Risas.)** Esto ha arreglado el aeropuerto de Barajas, lo cual quiere decir que muchas veces lo importante de una infraestructura no es su dimensión, sino su inteligencia. Es decir, las infraestructuras también son inteligentes. En España confundimos capacidad con calidad, y en materia de carreteras sin duda alguna. Nos hemos acostumbrado a hablar de cuatro carriles o de dos carriles, o de autovías o de carreteras, y esa es una mala dialéctica. Los ingenieros de transportes hablan en términos de niveles de servicio, nivel A, nivel B, nivel C, nivel D, y lo bueno es el nivel B. Lo bueno es dar niveles B en todo el territorio, pero eso no quiere decir cuatro carriles; cuatro carriles puede querer decir un nivel D, porque hay una capacidad tremendamente ociosa; tremendamente infrutilizada y un capital invertido mal que implica crear paro. Las infraestructuras sobredimensionadas crean paro porque es asignar mal los recursos financieros destinados a crear el capital productivo. Eso también hay que llevarlo a discusión pública, y si hemos cometido errores los habremos cometido, pero no es una excusa para seguir cometiéndolos.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el portavoz socialista, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

Como siempre nos tiene acostumbrados a una intervención tan densa, tan compleja, tan rica en sus contenidos, este portavoz necesita realizar una lectura más dilatada y más pausada, para entresacar de ella la gran cantidad de cosas importantes que hemos tenido ocasión de escuchar.

Al tiempo de darle las gracias por su comparecencia y por su intervención, le quiero felicitar, y nos felicitamos todo el Grupo Socialista, de volver a tenerle como interlocutor gubernamental en una esfera de actividad del Gobierno tan importante como la que usted dirige.

Yo creo que en los últimos tiempos ha ocurrido en este Ministerio un cambio sustancial. El Ministerio ha ido tomando una importancia creciente a consecuencia del gran volumen de recursos que gestiona y de la amplitud de las materias que coinciden dentro de su área. Dicha importancia se va a aumentar en esta próxima legislatura y en los años más inmediatos como consecuencia de la decisión del Gobierno de mantener el gasto en infraestructura como uno de los elementos sustanciales para superar la crisis económica, que es una crisis coyuntural; pero también —y eso es más importante por su valor estratégico para el futuro— mantener la inversión en infraestructura como un sistema de mejora de la competi-

vidad de España y la mejora del nivel de la calidad de vida de los españoles. Eso es así porque yo creo que nos tenemos que ir haciendo a la idea de que las inversiones en infraestructura, las infraestructuras en sí mismas son un factor de producción más que un elemento físico de soporte de la actividad que sobre ella se implanta.

Tenemos que ser todos extraordinariamente cautos en los próximos años porque las decisiones que tomemos en esta Comisión, en esta Cámara sobre los diferentes planes que hemos tenido ocasión de conocer —algunos ya estaban de alguna manera planteados en épocas anteriores, otros son nuevos— tienen un alcance que trasciende, con mucho, el razonable tiempo que podamos permanecer en política los que estamos ahora en este Parlamento. Son decisiones de extraordinaria importancia para el futuro, y conviene, por tanto, que todos, a lo largo de los próximos años, extrememos nuestro esfuerzo de consenso, de acuerdo, para conseguir que los resultados finales de nuestro trabajo respondan realmente a las necesidades del conjunto del país y a los intereses colectivos de la sociedad.

La importancia que desde nuestro Grupo se concede a las infraestructuras, como elemento trascendental en la lucha por la competitividad, es porque pensamos que hoy día esa competitividad no es —con serlo en parte— un problema entre empresas que compiten por un mercado, del cual son expulsadas en función de su mayor o menor buena gestión y funcionamiento. La competitividad hoy en día, y más en el horizonte de integración económica, se está planteando como una competitividad entre territorios, entre regiones, de forma tal que viene a ser, a nuestro criterio, una función del stock de infraestructuras existente en esos territorios. Si el stock es suficiente, los costes de los otros factores de producción disminuyen; si el stock de infraestructuras no es suficiente, los costes aumentan; la carta que no llega, el teléfono que no funciona, el colapso en el transporte, todo eso son costes de ineficiencia que, al final, terminan repercutiendo sobre la capacidad de competencia de una región concreta. Por tanto, esto es trascendente en la discusión que vamos a tener en esta Comisión en los próximos años sobre los temas de infraestructuras que nos han sido planteados.

La envolvente general de la política del Ministerio la definía como una resultante de los contenidos del programa electoral del Partido Socialista, por haber obtenido el refrendo de los ciudadanos, y los contenidos de los Presupuestos Generales del Estado. La verdad es que ésa es una envolvente en la que nosotros, como Grupo, nos encontramos cómodos. Es una envolvente que en los últimos años nos ha llevado a un nivel de inversiones en infraestructuras del orden del cinco por ciento. En infraestructuras básicas de los transportes, fundamentalmente, a algo más de un uno por ciento —a 6.000 kilómetros de vía de alta capacidad, a 471 kilómetros de línea de AVE, a una mejora sustancial en las cercanías—, y ha permitido soldar la grieta histórica que a punto ha estado de romper España entre el norte y el sur.

La continuidad en esa envolvente de atención a los recursos disponibles y de lealtad con el programa electo-

ral con el que hemos concurrido a las elecciones nos garantiza que, en el futuro, a través de los diferentes planes que nos han sido hoy aquí expuestos por el señor Ministro, estaremos en condiciones de conseguir algo que para el Grupo Socialista, y creo que para el país, es importante: tenemos que estar en condiciones, en un futuro inmediato, de dejar de ser lo que se denomina el norte de los sures, para incardinarnos, por derecho propio, en las áreas de desarrollo económico inducido que se están generando en torno al eje de oro que pudiera estar definido por Frankfurt, Milán e incluso por Londres. En el entorno de esa línea de gran crecimiento económico europeo, de gran fortaleza industrial, de gran potencia de Europa, se están induciendo unas zonas de desarrollo en las que creo, repito, que tenemos que incardinarnos en los próximos años, y los instrumentos de planificación que hemos escuchado aquí hoy me parece que son un elemento sustancial para conseguir ese objetivo.

Resulta innecesario que me refiera a la intervención tan compleja que hemos tenido ocasión de escuchar, y sólo quiero decir algunas cosas al respecto.

Nos manifestamos partidarios de la planificación como opción de gobierno, en general, y muy especialmente en este Ministerio. Creemos que este Ministerio tiene ahora mismo una cartera de proyectos suficiente. Como bien ha indicado el señor Ministro, el problema no es la carencia de proyectos a ejecutar, sino la insuficiente financiación que estas Cortes están en condiciones de ofrecer al Gobierno para ejecutar esos proyectos. Pero la planificación es un valor bueno en sí. Creemos que es la línea correcta mantenida durante los últimos años y que debe ser sostenida en el futuro. Y lo estimamos así fundamentalmente porque introducen un factor de estabilidad y de seguridad en los sectores productivos. Los procesos de aceleración y de parada, algunos de los cuales hemos sufrido en los últimos años, son malos para esos sectores productivos, por tanto, perjudiciales para el país, y la manera de solventar esos problemas es la existencia de estos planes a los que me he referido, planes que deben entenderse —tal y como se ha dicho aquí de una manera muy clara— como estratégicos, flexibles, deslizantes —es la expresión que ha utilizado el señor Ministro— al objeto de poder compaginar las grandes definiciones estratégicas con las circunstancias concretas que se van a producir a lo largo de los extensos períodos de duración de estos planes directores.

Mención especial merece, desde nuestro punto de vista —y nos satisface extraordinariamente, creo que es el mayor motivo de satisfacción que ha encontrado el Grupo en la comparecencia—, la importancia dada por el Ministerio a las políticas medioambientales que se nos anuncian. Es claro el carácter transfronterizo de la mayor parte de los problemas medioambientales, el cambio climático, la capa de ozono, la contaminación transfronteriza, etcétera, y multitud de problemas que no han tenido adecuada respuesta en los últimos años, como consecuencia, fundamentalmente, de ese solapamiento competencial, de esa dispersión de esfuerzos financieros que

no han sido integrados en ese plan general que ahora se nos anticipa.

Es cierto que multitud de problemas que afectan gravemente a la calidad de vida de los ciudadanos, los residuos urbanos, los residuos industriales, los envases utilizados, las pilas, las aguas residuales, el saneamiento, etcétera; es cierto, repito, que multitud de esos problemas parecen tener rango de honor en la política del Ministerio para los próximos años, quizá como consecuencia de la nueva definición del Ministerio como Ministerio de Infraestructuras y de Medio Ambiente. El medio ambiente en España, a pesar de que incluso en la esfera del Gobierno continúa teniendo sus competencias repartidas entre varios Ministerios, desde ahora tiene un interlocutor único en el Consejo de Ministros, que es el Ministro de Medio Ambiente. En ese esfuerzo, señor Borrell, nosotros queremos explicitar muy especialmente el interés que nos suscita lo que hemos tenido ocasión de escuchar y nuestro esfuerzo permanente para que esas políticas medioambientales ambiciosas puedan alcanzar el buen fin que todos deseamos. Por eso, el programa de medio ambiente, el fondo de medio ambiente, el consejo asesor y las diferentes iniciativas de normas y de leyes que ustedes nos anuncian, constituyen, como he dicho anteriormente, el principal motivo de satisfacción de este Grupo, que comparte totalmente con el señor Ministro la afirmación de que el mercado es ciego para solucionar estos problemas hasta el extremo de que los define como EXTERNALIDADES, como costes externos a la actividad productiva. Es en este punto donde la acción pública, con el soporte de los grupos parlamentarios, está en condiciones de solventar algunos problemas cuya solución trasciende la lógica económica y financiera de una actividad estrictamente productiva.

Nos solicitaba el señor Ministro —y también ofrecemos nuestro esfuerzo— el apoyo de los grupos parlamentarios para definir las prioridades que deben de establecerse en todo el conjunto de actividades que nos han sido expuestas. No se escapa a nadie en esta Comisión que eso sólo puede ser consecuencia de un proceso de esmerada colaboración entre todos los grupos, de renuncias, de acuerdos, de concesiones, de pactos que deben estar presididos por el sentido común y por la visión general de defensa de los intereses generales que todos representamos tan dignamente en esta Cámara.

No está en condiciones este Grupo de garantizar por sí mismo, en este período legislativo, el buen fin de algunas actuaciones que en el pasado sí podían ser establecidas por su exclusiva voluntad. Yo me uno al llamamiento del señor Ministro efectuado al resto de los grupos parlamentarios y garantizo que desde este Grupo se está en plena disposición de hablar, de negociar, de establecer acuerdos, la mayoría de los cuales, como he dicho, trascenderán el límite razonable de nuestra vida política, sin más frontera que la visión general de los problemas, la defensa del interés colectivo, pero sacrificando actitudes personales, incluso algunos contenidos sustanciales de los que hayan podido ser hasta ahora las políticas específicas de los grupos parlamentarios.

Como ejemplo creo que más inmediato y urgente de esta escala de prioridades que es importante establecer defino la nueva ley de los alquileres, que me parece que responde a una urgencia social que no admite más demora. Hubo un buen trabajo de acuerdo con el resto de los grupos parlamentarios y me satisface oír que ha sido integrado, en la medida de lo posible, en el texto del proyecto de ley. Pero supongo que quedan todavía espacios en los que será preciso encontrar unos acuerdos que nos permitan que una legislación tan importante como ésa pueda salir de esta Cámara con algo más de la mayoría reglamentariamente exigible a ese proyecto, y podamos ofrecer al conjunto de la sociedad un acuerdo político que se convierta después en un apoyo social importante a los contenidos del proyecto de ley.

Compartimos con el señor Ministro la valoración que hace de la necesidad de existencia del sector público, un sector público eficaz, cuyo tamaño debe ser el adecuado en cada momento para responder a los retos que se le plantean, que no son exclusivamente de eficacia, sino de eficiencia, de respeto a algunas realidades regionales que mantienen sus economías en torno al sector público y que obligan a este sector público muchas veces, por su carácter pionero, a introducirse en actividades que no son encontradas rentables por el sector privado.

Con independencia de operaciones coyunturales de puesta en valor de los activos del sector público, compartimos con el señor Borrell la opinión de que no es, con carácter general, una medida correcta para reducir el déficit público, que sólo se puede atajar incrementando los ingresos o disminuyendo los gastos; en definitiva, actuando los flujos, como él bien nos ha señalado.

La intervención del señor Ministro, que creo que he tenido una buena acogida en el resto de los grupos que han intervenido —con diferencias de matiz, algunas más sustantivas que otras—, me permite decir que estamos ante un Ministerio bien organizado, que estamos ante un Ministro eficaz y que estamos ante un plan de trabajo, el que se nos ha expuesto aquí hoy, que responde acertadamente a las necesidades más perentorias, más urgentes y más estructurales que tiene la sociedad española.

En la seguridad de que entre todos vamos a contribuir a que esos proyectos lleguen a un buen fin, quiero terminar reiterando la felicitación al señor Ministro y a todo su equipo por el trabajo que nos anuncia y por el compromiso que adquiere hoy —ya lo ha adquirido ante el pueblo el día de las elecciones—, de una manera formal, ante los grupos parlamentarios de esta Comisión.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): No me queda más que agradecer, casi sonrojado, las palabras de apoyo de mi compañero del Grupo Parlamentario Socialista, que no significan sino un mayor compromiso por mi parte, y por parte de todos los colaboradores que en el Ministerio trabajan, para conseguir

llevar a la práctica los planteamientos programáticos que llevamos a las elecciones, que configuran un conjunto de valores -digo bien, de valores- al servicio de los cuales estamos, y que no son incompatibles con los que representan otras formaciones políticas con las que habrá que llegar a acuerdos necesarios para garantizar la acción del Gobierno.

Señorías, el complejo mundo de las competencias que tiene asignadas este Ministerio lo hace pluriforme y, por tanto, difícil de resumir en una línea de política general. Sin embargo, hay que intentar hacerlo, porque la acción política no es sólo gestión, no es sólo llevar bien las cuentas, sino que es, sobre todo, la administración de valores, que es algo mucho más difícil e intangible. Un ministro no es un gestor; un ministro es un político, y como tal representa valores políticos que trata de incardinar, y en este momento de un cierto desconcierto ideológico creo que es más importante que nunca que la acción del Gobierno se identifique con los valores que representa a la hora de ofrecer a la sociedad modelos de desarrollo.

Hay palabras -y lo ha dicho mi compañero García-Arreciado- que tienen connotaciones positivas, por ejemplo, liberalizar. Liberalizar suena a liberar, a libertad, y tiene una connotación positiva. Monopolio estatal tiene una connotación negativa por las dos partes, por lo de monopolio y por lo de estatal. Pero deberíamos ser suficientemente finos en nuestro análisis para comprender que debajo del monopolio estatal muchas veces lo que hay son servicios públicos que configuran una cierta forma de vivir. Europa es lo que es, entre otras cosas, porque ha ofrecido servicios públicos universales a toda la población. En el equilibrio entre liberalizar y universalizar, entre ofrecer eficacia que la competencia aporta y ofrecer garantías de acceso igual, universal, a toda la población, es donde seguramente nos encontraremos a la hora de discutir nuestros puntos de vista y tratar de encontrar soluciones que sirvan mejor a los intereses de España.

El señor **PRESIDENTE**: Veo que me levantan la mano algunos portavoces, así es que, como habíamos convenido en la Mesa, con el permiso y no queriendo abusar del señor Ministro -aunque ya estamos abusando de su presencia y de su paciencia-, voy a conceder un minuto a cada uno de los portavoces que quieran intervenir.

Tiene la palabra el portavoz del Partido Popular.

El señor **POSADA MORENO**: Sólo quiero recordar al señor Ministro una cosa que ha olvidado en su réplica, que creo que es importante y que estoy seguro de que querría tocarlo. Es el tema de las deudas a las empresas constructoras.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra. Sólo medio minuto.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Intentaré hacer lo que pueda.

Me gustaría y sería interesante, señor Ministro, que

dejáramos aclarado a partir de este momento, en que empezamos una legislatura, las relaciones que puedan existir entre los vocablos DESFLORE y DESCREME. Quisiera que quedara claro. **(Rumores.)**

Señor Ministro, el Grupo Popular sabe que descremar es separar de un líquido la parte alta, la crema, que contiene lo mejor, pero es que desflore, si usted fuera, por ejemplo, cultivador de girasol, sabría que es exactamente lo mismo. Es, en una plantación, cortar la parte de más valía. Usted ha hecho referencia, por supuesto, al origen francés, y yo le podría hacer referencia, respecto a desflore, al origen inglés, «deflower» o «outflower». Mire, señor Ministro, desflore tiene dos acepciones: una, la equivalente a descreme, que es en el sentido en que yo la he utilizado; la otra yo no la he utilizado; usted se ha ido por esos derroteros y desconozco la razón por la que lo ha hecho.

El señor Ministro ha hecho mención, una vez más, a su debate público con el Secretario General del Partido Popular, señor Alvarez-Cascos. Señor Ministro, que quede claro que en ese debate la relación de estudio que ha hecho el Secretario General del partido se ha referido a todas las provincias españolas. Y Sevilla en su distancia a Madrid, aunque está más alejada, está en un término medio, porque las hay a distancias más cortas, como puede ser la que usted ha citado, Guadalajara, o puede ser Ciudad Real, pero las hay más lejos, como puede ser La Coruña, Gerona, Cádiz o Almería. Pues bien, el estudio defendido por el señor Alvarez-Cascos es que en el análisis de los medios comparables donde no hay AVE, como son todas las provincias españolas desde Madrid, excepto Sevilla, la horquilla del coste de esos viajes oscila desde 13,58 pesetas/kilómetro en Barcelona y en Cádiz, hasta 20,29 pesetas/kilómetro en Ciudad Real, y fuera de esta horquilla, por debajo, lo que ha dicho el Secretario General es que existen itinerarios del AVE cuyo coste es de 8,91 pesetas/kilómetro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, termine, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Termino ya con un tema que creo que es importante. Ha habido una gran generosidad por parte del Grupo Popular a la hora de subsumir en esta Comisión dos comparencias con motivo de la situación crítica de los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros. Yo he intentado por todos los medios, en ese afán generoso de subsumirla, exponerla con el máximo de concreción, y me he encontrado con que el señor Ministro ni siquiera se ha dignado contestar a una motivación de mi Grupo que hubiera requerido o un tiempo amplio o una vuelta del señor Ministro a esta Comisión. Yo interpreto su falta de atención a este tema no sólo como un desprecio a este Grupo, sino como un desprecio al propio sector de transporte de mercancías y de viajeros. **(Protestas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que comprenda que la generosidad de la Presidencia ha sido

suficientemente constatada y, por tanto, le pido que en las próximas intervenciones insista en los temas que interesan.

Tiene la palabra el señor Martín Menis.

El señor **MARTIN MENIS**: Voy a intentar ser muy breve, como lo fui antes.

Cuando se hablaba de los aeropuertos y de la financiación el Ministro ha indicado que se refería al conjunto de todos ellos. Y hay un dato, la suma de todos los aeropuertos canarios es excedentaria, pero yo creo que en este momento hasta el de El Hierro, porque tiene casi 300.000 pasajeros y es la centésima parte que el de Sevilla, el problema que me preocupa no es la financiación global; me preocupa, como decía antes el Ministro, la calidad sobre la cantidad. Pero es que el diseño de los aeropuertos, por ejemplo, es diferente. Hace muy poco, en el aeropuerto de Los Rodeos se iba a adjudicar el proyecto al más barato, sin tener en cuenta cuál podía ser el mejor, y para nosotros la calidad de la infraestructura principal que puede resolver los problemas insulares es la de los aeropuertos.

En política hidráulica es indudable que se ha hecho un esfuerzo, pero nuestra queja no es que se discuta obra a obra, sino que se discuta el plan, porque yo podría entrar específicamente en algunos errores que creo que se están cometiendo por no contemplar un plan hidrológico para Canarias.

Si hablamos de carreteras, voy a contar simplemente un detalle: hasta el año 1992 la inversión del Estado ha sido cero, aunque es verdad que en 1993 hay un plan. Espero que cuando las carreteras empiecen tengan el cartel.

Pero mi intervención se debía a una pregunta que quiero hacer escuetamente al señor Ministro: ¿Es posible o sería política del Ministerio no al final de cada capítulo o de cada infraestructura, porque entonces lo convertimos en un plan sectorial, sino que haya un apartado para la política del plan de infraestructuras en Canarias en su globalidad? Así podríamos tener una visión global, y no como suma de políticas sectoriales, de lo que debe ser el plan hidrológico, podríamos discutir la filosofía global, o de lo que debe ser el plan medioambiental cuando se haga como filosofía global. ¿Puede concretar si es posible que eso esté contemplado en los diferentes planes del Ministerio?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro, al que limitamos, con todo respeto, el tiempo en cinco minutos para que conteste, con lo cual le facilito la labor.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Límiteme usted, señor Presidente.

Lo que pide el representante de Coalición Canaria existe para todas las comunidades autónomas. El plan director es una matriz, función es territorio, lo podemos contar por funciones y al final de cada capítulo funcional aparece una comunidad autónoma, o le podemos dar la vuelta y verlo por territorios sumando para un mismo territorio todas las funciones, y hay un folletito del plan director especificado para cada comunidad autónoma que interesa mucho a los de la comunidad autónoma en cuestión. Ningún inconveniente en hacer lo mismo para Canarias, que, obviamente, merece quizás más que otras comunidades una atención y un cariño especial que saben los diputados canarios que este Ministro ha tenido siempre.

Muchas gracias al señor Posada por recordarme las deudas. Allí me puedo lucir. Al final de este año el Ministerio no tendrá con las empresas constructoras más deuda que la equivalente a los anticipos de obra concedidos. Y si habla usted con los constructores, le reconocerán que si alguna administración se ha puesto al día en el pago de sus atrasos es la Administración central del Estado. Este es un clamor de reconocimiento del que me enorgullezco. No deberemos expropiaciones más que las ejecutadas durante el año, o sea, un GAP de un año por encima de los depósitos previos. Habremos recuperado 50.000 millones de atraso en expropiaciones, y la deuda con los constructores será equivalente a los anticipos concedidos por la obra nueva. Eso lo sabe el sector y me enorgullezco de ello porque me ha costado poner el freno, soportar críticas de retrasos a cambio de pagar primero lo que creía que había que pagar, que era la obra que ya estaba hecha.

Tiene razón el señor Camisón, no he contestado, bien que lo lamento, a una interpelación específica y me ofrezco a acudir de nuevo a la Cámara cuando ustedes quieran para hablar de la situación del sector, que posiblemente merezca una atención particular. Yo no creo que esté ardiendo el monte y que sea imprescindible hacerlo, pero estoy a disposición del señor Diputado, rogándole me disculpe por no haberle contestado antes. Ha sido porque al haberlo subsumido, se me ha subsumido a mí también y no lo he podido hacer.

Y gracias también por su lección de gramática castellana. Mañana cuando vaya a comprar al HIPER, en vez de comprar lecha descremada, compraré leche desflorada. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a todos, gracias al señor Ministro. Solamente una última observación. Mañana a las cinco de la tarde, portavoces y la Mesa nos reunimos para preparar el orden del día de las próximas convocatorias.

Se levanta la sesión.

**Eran las tres y cinco minutos de la tarde.**

**Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID**

**Cuesta de San Vicente, 28 y 36**

**Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid**

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**