



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993

V Legislatura

Núm. 40

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 4

celebrada el viernes, 15 de octubre de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

- Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1994. (BOCG, serie A, número 27-1, de 1-10-93. Número de expediente 121/000013):
- De la señora Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda (Narbona Ruiz): A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000077), Popular (número de expediente 212/000171), IU-IC (número de expediente 212/000313) y Mixto (número de expediente 212/000044). 884
 - Del señor Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Llardén Carratalá). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000078), Popular (número de expediente 212/000170) y Mixto (número de expediente 212/000132) 907
 - Del señor Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre (Pérez Touriño). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000080), Popular (número de expediente 212/000173) y Mixto (número de expediente 212/000131) 918

	Página
— Del señor Secretario General de Planificación y Concertación Territorial (Zaragoza Rameau). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000081), Popular (número de expediente 212/000172) y Vasco-PNV (número de expediente 212/000058)	930
— Del señor Secretario General para los Servicios del Transporte (Panadero López). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000082), Popular (número de expediente 212/000174) e IU-IC (número de expediente 212/000249)	938
— De la señora Secretaria General de Comunicaciones (Salgado Méndez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Socialista (número de expediente 212/000079) y Popular (número de expediente 212/000175)	945

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

- **COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1994. (Número de expediente 121/000013.)**
- **DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA (NARBONA RUIZ) A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000077), POPULAR (número de expediente 212/000171), IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 212/000313) Y MIXTO (número de expediente 212/000044).**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida y la enhorabuena a Cristina Narbona porque hace unos días que se ha incorporado a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda y, a requerimiento de diversos Grupos políticos, ha tenido la amabilidad de madrugar y venir a esta maratónica reunión que tenemos hoy durante la mañana y la tarde.

Ante la cantidad de comparecencias solicitadas y de preguntas que van a surgir, ayer, en la Mesa, tomamos la decisión de tratar de obtener la máxima eficacia en esta reunión. Para ello, quiero clarificar, en primer lugar, que las comparecencias del día de hoy tienen por objeto obtener información. Por lo tanto, no va a ser una apertura de debates habituales que están fuera del contexto de esta reunión, sino pedir clarificación a la Administración sobre los temas que a los señores Diputados de los distintos grupos políticos les pueda interesar. Eso va a presidir toda la reunión, porque tenemos un horario muy apretado y queremos respetarlo y conseguir el máximo beneficio, repito, de estas comparecencias, en particular de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda.

Para ello anuncio que, como es tradicional, para formular las distintas preguntas de clarificación, intervendrán solamente los Grupos que han pedido por escrito la comparecencia. No obstante, para que no se le critique a la Presidencia que no da posibilidades a otros Grupos que se lo han pensado mejor de que puedan intervenir, si en estos momentos hay algún representante de algún grupo político que quiere intervenir para hacer una pregunta adicional a la Secretaria de Estado, es el momento de decirlo. ¿Algún Grupo de los que no ha solicitado la comparecencia quiere intervenir? **(Pausa.)** Ahora diré quiénes lo han solicitado. Los que lo han solicitado van a intervenir. Si algún Grupo político que no ha solicitado comparecencia, repito, quiere en estos momentos manifestar su interés de hacer alguna pregunta a los comparecientes a lo largo de todo el día, es el momento para anunciarlo y poder coordinar perfectamente la reunión. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, quiero solicitar intervenir en la comparecencia del señor Director General de la Marina Mercante, aunque las preguntas a esta Dirección hayan quedado subsumidas en las del Secretario General de los Servicios del Transporte. Puesto que nos interesa aclarar unos conceptos de la Marina Mercante, solicitamos intervenir en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Lo tendremos en cuenta.

¿Algún otro Grupo político? **(Pausa.)**

Entonces, procedemos a iniciar el turno de intervenciones en la comparecencia de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, Cristina Narbona. Tengo que manifestar que hay distintas solicitudes de Grupos políticos: Socialista, Popular, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Mixto.

Por otro lado, habían solicitado la comparecencia del Director General de Costas los Grupos Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, Vasco (PNV), Coalición Canaria y Mixto.

Debido a la última reestructuración ministerial, el Di-

rector General de Obras Hidráulicas pasa a depender orgánicamente del Secretario General de Planificación y Concertación Territorial. En ese caso, huelga decir que las preguntas dirigidas al Director General de Obras Hidráulicas no van a ser planteadas a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sino al Secretario General de Planificación, que vendrá esta tarde.

Igualmente, las preguntas dirigidas al Director General de la Calidad del Agua, a solicitud de los Grupos Vasco (PNV) y Coalición Canaria, y al Director General para la Vivienda y Arquitectura, a solicitud de los Grupos Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Coalición Canaria. Estos son los Grupos que han solicitado la comparecencia para temas que competen a la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda. Por lo tanto, vamos a agrupar las preguntas de tal manera que en diez o doce minutos, máximo quince, los representantes de cada uno de los Grupos solicitantes intervengan para plantear preguntas concretas. Al pedir preguntas concretas a los señores Diputados también voy a pedir respuestas concretas a la Secretaria de Estado. Lógicamente, aquellas preguntas que tengan respuesta concreta la van a tener y en el supuesto de que haya precisiones específicas que en este momento la Secretaria de Estado no pueda contestar de inmediato, utilizaremos el procedimiento habitual de que en el plazo de 48 horas nos conteste por escrito a requerimiento de las señoras o señores Diputados.

Con este preámbulo, y esperando que el día sea provechoso, iniciamos la intervención del Grupo Socialista para formular las preguntas a la Secretaria de Estado.

Tiene la palabra el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: La intervención del Grupo Socialista, evidentemente, comienza por expresar un afectuoso y solidario saludo a la señora Secretaria de Estado en su primera intervención ante esta Comisión en su nueva responsabilidad política. No es sólo el saludo la expresión de nuestro apoyo, sino la seguridad del éxito de su gestión, no ya sólo por esa solidaridad evidente entre este Grupo y el Gobierno, sino por la ejecutoria de responsabilidades anteriores de la señora Secretaria de Estado.

Este Grupo en más de una ocasión, sin despreciar bajo ningún aspecto las concreciones presupuestarias, ha estimado que el problema fundamental del medio ambiente en España tiene dimensiones estructurales nuevas que no han sido contempladas hasta hace poco o no hemos sido conscientes de su planteamiento. Me estoy refiriendo a la nueva dimensión de globalidad que tienen esos problemas; globalidad que no sólo tiene el ámbito nacional que supera, evidentemente, cualquiera de los planteamientos estrictamente locales y coyunturales, sino la dimensión continental que nos inserta en toda la estrategia comunitaria de políticas ambientales, e incluso de ámbito mundial.

Por tanto, las grandes respuestas a esos grandes retos deben ser considerados en las comparecencias o en las deliberaciones de esta Cámara para que hagan referencia a esos planteamientos globales. Por ello, tendremos oca-

sión, con la señora Secretaria de Estado, de realizar esa reflexión y contribuir a aportar a España esa nueva visión del medio ambiente superadora, que no quiere decir que olvide los planteamientos absolutamente concretos, locales y coyunturales. Lo haremos, entonces, en las comparecencias posteriores y, ciñéndonos, por tanto, hoy y demostrando esa opinión de que hay que remontar el vuelo no ya sólo para comprender, sino, sobre todo, para afrontar de verdad los temas ambientales en nuestro país y en nuestra Comunidad Europea y, sin embargo, demostrando que hay que estar también pegados al terreno, quisiéramos de la señora Secretaria de Estado que hoy nos aportase en esa concreción de las cifras presupuestarias de este próximo ejercicio las medidas que afrontarían lo que son realidades absolutamente inmediatas. Si yo pudiese, excediéndome probablemente en mi intervención a aquello que ya tenía que estar realizado, no tanto porque las capacidades lo hayan permitido, sino porque las exigencias lo venían reclamando, cómo son los temas que le voy a situar, señora Secretaria de Estado. Veamos cómo concibe el Gobierno presupuestariamente el enfrentarse con los siguientes flancos concretos e inmediatos, por ejemplo, en calidad de aguas. Nos gustaría ver traducido en cifras cómo la vigilancia de nuestros cauces hidráulicos, es decir, lo que se conoce en la terminología de la jerga profesional como el Plan SAICA, cómo esa necesidad de tener visión global peninsular de nuestra calidad de aguas tiene reflejo presupuestario. Igualmente cómo, lo que ya es de obligado cumplimiento entre nosotros, enfrentarse con los retos representados por la Directiva 91/271, que asegura que la calidad de nuestras aguas residuales urbanas tiene que adquirir estándares absolutamente normalizados a nivel europeo, cómo tiene reflejo presupuestario. Con ello quiero expresar nuestra preocupación por la calidad del agua.

Es conocido de todos que uno de los más urgentes y probablemente más complejos problemas ambientales en nuestro país es el problema de la gestión de los residuos industriales. Sabemos que incluso no son sólo las medidas presupuestarias las que lo han condicionado o lo van a permitir resolver, es bastante más complejo, pero queremos ver en el día de hoy y en el contexto en el que estamos cómo está contemplado ese problema presupuestariamente.

Señora Secretaria de Estado, es tradicional en la posición de este Grupo Parlamentario que uno de los temas ambientales de máxima importancia para nuestro país, y no sólo por la aproximación ambientalista, sino incluso por la más estricta aproximación económica, es la calidad de nuestras costas, es absolutamente un problema crucial. Nos gustaría ver el reflejo presupuestario de problemas tan concretos que tienen nombres y apellidos de localidades precisas, como son los problemas de deslinde, los problemas de accesos a playas, los problemas de la financiación de la política que se viene realizando y que creo que, más allá de lo que son las polémicas lógicas de los debates parlamentarios, es reconocida por todos como de éxito; me estoy refiriendo a la regeneración de las playas.

Por último, deseo hablar no tanto ya del tema ambiental, sino de otra de las responsabilidades de su Secretaría de Estado: el aspecto vivienda. Es evidente, señora Secretaria de Estado, que queremos saber las precisiones presupuestarias que usted pudiese aportarnos sobre problemas que venimos arrastrando y que están siendo resueltos, pero que todavía falta, como se dice en expresión castiza, el rabo por desollar, como puedan ser los temas de aluminosis o de la liquidación del plan de viviendas de los años 1992-1995. Si usted pudiera hacerlo desde la perspectiva de este Grupo, por lo que significa de reflexión de cómo toda la sociedad, no sólo el Estado, contribuye a afrontar los problemas nacionales, nos gustaría mucho conocer cómo van los volúmenes de recursos que el sector financiero pueda estar aportando al problema de la política de viviendas.

Finalmente, y aunque esto no sé si tiene o no todavía reflejo presupuestario, ¿hay alguna previsión sobre lo que van a ser las directrices políticas importantes que esperamos de su Secretaría de Estado, como pueda ser el Plan Estratégico Nacional del Medio Ambiente, como pueda ser el Plan de Gestión de residuos industriales en su nueva versión?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Dávila, por ajustarse al tiempo previsto.

De mutuo acuerdo, la Secretaria de Estado prefiere contestar conjunta y globalmente a todas las preguntas después de ser planteadas por los distintos grupos políticos. Así evitaremos reiteraciones.

Siguiendo el orden, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señora Secretaria de Estado, le damos la bienvenida desde el Grupo Popular en esta su primera comparecencia en esta Comisión.

Debo decir que nos ha causado sorpresa la configuración de esa Secretaría de Estado y que no podamos hablar de obras hidráulicas, aunque sí podamos hablar de viviendas dentro del tema del medio ambiente. Como toda decisión administrativa del Gobierno, la respetamos, pero nos preguntamos si no han influido otras visiones para dar esa configuración. Si me permite la broma, creo que es de celebrar el que usted no sea una experta bibliófila porque a lo mejor nos encontramos con una Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Vivienda y Bibliotecas. Es un poco sorprendente la configuración de su Secretaría.

Dicho esto, voy a entrar en lo que es la comparecencia de hoy. Vamos a hacer preguntas todo lo posiblemente concretas que puedan hacerse para conocer cuál es el presupuesto del 94 y, naturalmente, cómo va el presupuesto del 93, que es el antecedente de este presupuesto.

Me voy a centrar en aquellas partidas en las que consideramos que puede haber dudas y queremos que se nos aclaren. Así empiezo con la protección y mejora del medio ambiente, el 443.D, y lo primero que destaca en este programa es que si vemos el grado de cumplimiento a 31 de agosto de 1993, vemos que mientras el capítulo primero lleva siempre su marcha perfectamente por doceavas partes, no ocurre así con el capítulo seis, en el que sólo se

había gastado el 36 por ciento, y en el capítulo séptimo, de transferencias, el 24 por ciento. Se trata de saber por qué ha ocurrido eso, porque eso ocurría a finales de agosto, y qué previsión hay si al final del año se han gastado todas las cantidades de los capítulos seis y siete.

Entrando en el presupuesto de 1994, hay que ver primero el capítulo dos, de gastos corrientes: pide un aumento de un siete por ciento que puede ser aceptable, pero conviene precisar mucho más los conceptos: por ejemplo, atenciones protocolarias, gastos, celebración de reuniones internacionales y otros, que son 33 millones de pesetas. Esos «otros», ¿qué otros son?

Entrando en el Capítulo VI, de inversiones reales, que indudablemente crece, habría que ver algunas actuaciones que yo creo que hay que explicitar más, y supongo que otros Grupos, como ha hecho el Partido Socialista, pedirán que se conozcan mejor. Por ejemplo, concretamente, ¿en qué se van a gastar los 2.688 millones de pesetas destinados a gestión de residuos industriales? ¿O los 1.248 de residuos sólidos urbanos? El control y vigilancia de la contaminación por residuos pasa de 30 millones a 205 millones. ¿Qué significa esto? ¿Por qué este incremento? Resulta yo diría chocante que haya 96 millones de pesetas dedicadas a información medioambiental cuando el Gobierno ni siquiera ha traspuesto la directiva comunitaria sobre libertad de acceso a la información en materia de medio ambiente, algo que tratamos en esta Comisión hace muy poco tiempo en una proposición no de ley de Izquierda Unida. Tienen mucha importancia las transferencias de capital, el Capítulo VII, porque ahí si hay un aumento importante para comunidades autónomas, hay un aumento del 519 por ciento para transferencias a empresas privadas acogidas al Plan de Residuos Industriales. Pero parece que este plan está siendo un fracaso o, por lo menos, ésta es la opinión predominante. No se ha revisado en el pasado año ni en el presente, como era el compromiso, y sería importante saber a dónde va ese dinero.

Por otra parte, desaparece, aparentemente, la partida presupuestaria de transferencias de capital a empresas públicas, que eran 594 millones en 1993, y cabe preguntarse cuál va a ser a partir de ahora el papel de la empresa pública Engrisa.

Finalmente, para terminar este programa, yo creo que es muy importante saber cuándo se va a presentar ese Programa Nacional de Medio Ambiente del que habló el Ministro, porque desde hace varios años estamos hablando en los presupuestos de actuaciones relacionadas con el Plan Estratégico Nacional del Medio Ambiente. ¿Qué diferencias hay entre ambos planes? ¿Qué resultados ha dado el Plan Estratégico? ¿Por qué cambiamos al de medio ambiente?

Voy a pasar directamente al Programa de Infraestructura Urbana de Saneamiento y Calidad del Agua, y vuelvo a preguntar ahí por qué a 31 de agosto solamente se había realizado un 30 por ciento del Capítulo VI, y cuánto se va a llevar a cabo a final de año.

En el Capítulo I del presupuesto de este año hay un aumento de retribuciones de funcionarios desde 88 mi-

llores a 136 millones. ¿Qué incremento de funcionarios hay y de qué tipo para que esto se haya producido? ¿Qué actuaciones se van a llevar a cabo dentro del Proyecto SAICA -entrando ya en el Capítulo VI- de control de la calidad de las aguas superficiales para justificar un aumento de dotación de 1.980 millones a 4.100? ¿Cuáles son las actuaciones de interés general dentro del superproyecto de infraestructura, saneamiento y depuración, concepto que aparece por primera vez en este año con una dotación de 4.875 millones? Por último, habría que preguntarse por qué desaparece la transferencia de capital a las corporaciones locales.

Hablando en general de las confederaciones hidrográficas, nos preocupa si ahí se está aplicando con el mismo rigor que se podía estar aplicando en general en la Administración del Estado la austeridad, el control de los gastos corrientes, el control de sueldos y retribuciones de funcionarios. Hay un aumento, por ejemplo, de un 20 por ciento de incentivos al rendimiento en la Confederación Hidrográfica del Sur, aumentos también de personal en otras confederaciones. Es muy importante tener el control exactamente igual en los organismos autónomos que en la Administración directa del Estado.

Entrando ya en temas relativos a la vivienda y a la arquitectura, señalaría lo siguiente: la financiación convenida para 1993 con las entidades de créditos era de 560.000 millones de pesetas, aunque en el presupuesto aparecieran sólo 425.000 en 1993. Entonces ¿cuál ha sido finalmente la financiación convenida para 1993? ¿Cuál es hasta la fecha el volumen de préstamos concedidos? En el presupuesto de 1984 aparece otra vez la cifra de 425.000 millones. ¿Cuál es el objetivo real a convenir en 1994? Ciertamente, el presupuesto para vivienda tiene un ligero aumento con respecto al de 1993, pero la pregunta es si es suficiente para hacer frente al Plan 1992-95. Hasta ahora se ha dicho por el Ministerio, y es lógico, que no tenía demasiada repercusión el plan actual, sino que era mayor el plan anterior, pero va pasando el tiempo y cada vez el plan actual va teniendo más peso. ¿Qué está pasando ahí? ¿Es suficiente lo que se conviene, a pesar de los aumentos pequeños, quizá porque el plan no consigue su velocidad de crucero? Esta es una pregunta que nos hacemos ante el presupuesto de 1994.

Finalmente, de los 27.000 millones que el recorte presupuestario del mes de junio de este año supuso para el Ministerio, 10.000 millones correspondieron al programa de vivienda, todos ellos, además, del Capítulo VII que contemplaba transferencias a comunidades autónomas, familias, etcétera. En el año 1994 aparece un incremento de 7.000 millones, pero es un incremento menor incluso que el recorte que se ha producido en el año 1993, prescindiendo ya de la inflación. Entonces, ¿se van a recuperar estos 10.000 millones? ¿Cómo ha afectado eso a las obligaciones de 1993?

Estas serían, señor Presidente, nuestras preguntas como Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Posada, por su concisión dentro del tiempo previsto.

Tiene la palabra, en representación del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Señora Narbona, quiero felicitarla por su nombramiento. Siempre es refrescante ver a una mujer disputando con éxito el espacio público de los hombres, pero siento que sea a través de la política del PSOE. Con respecto a la primera parte, tendrá nuestro apoyo más profundo, y con respecto a la segunda vertiente, la crítica más dura, porque no estamos de acuerdo con la política del Partido Socialista en este tema. Nosotros opinamos que el desarrollo tiene dos límites no franqueables: la ética y el equilibrio ecológico. Y en este aspecto fundamental de la vida política, la vida económica del país, del mundo, yo creo que, como ha dicho cierto comentarista, o vamos en serio o es preferible, a partir de ahora, el silencio. En esta misma Cámara el señor Borrell -le voy a enmarcar la pregunta- ha dicho que la ecología es un motor tremendamente importante para luchar contra el capitalismo. El señor Guerra ha dicho en otro foro que ellos son el partido de la ecología y que, por tanto, es un motor esencial. Han puesto el listón muy alto, aunque por delante de un congreso da la impresión de que -como ha dicho ese comentarista- está de moda desarrollar ambiciones políticas a través de la ecología. Desde este punto de vista, habría que aterrizar en la realidad, y esperemos, como en otros ministerios, que la realidad no nos estropee un bello sueño: el de la ecología, porque estos presupuestos dan para poco.

El señor Borrell arranca de una nueva Secretaría de Estado, Medio Ambiente y Vivienda. Es decir, construye ahí una especie de centauro que no tiene mucho sentido. Tanto es así que a nosotros nos plantea un problema: un Diputado lo llama medio ambiente, otro vivienda. No entendemos el punto de relación que puede haber, aunque quizá hemos visto algo del punto de relación ante las declaraciones del señor Solchaga sobre la liberalización salvaje del suelo. ¿Puede haber una relación entre esa liberalización salvaje y la construcción de vivienda a partir de ahora? Ustedes han creado una comisión de expertos, según declaró usted el 5 de noviembre de 1993, a instancias del Ministerio para ver las ventajas del sector público sobre la política del suelo. Le pregunto sobre este extremo: ¿cómo va a trabajar esta comisión de expertos de cara al suelo? ¿Cómo se contempla este tema presupuestariamente? También le pregunto a la señora Narbona sobre su posición acerca del control público sobre el suelo, ya que es un debate que ustedes han sacado y con el que han confrontado dos posiciones encabezadas indistintamente por los señores Borrell y Solchaga, porque últimamente después de las disculpas fuertes, duras del señor Borrell, no sabemos cuál es la posición real de nadie en estos momentos.

La segunda pregunta que le hacemos es: en función de la desagregación y de la dispersión tremenda de partidas que hay de medio ambiente en todo el presupuesto, si usted cree que habría que ir a un proceso de unidad de gestión que culminara en la creación de un ministerio de medio ambiente.

Nosotros, de inmediato, vamos a plantear una iniciativa en esta Cámara para, uniendo toda la gestión de las partidas correspondientes a este tema y con un organigrama consecuente, crear de inmediato el ministerio de medio ambiente para salir de esta situación donde las declaraciones van bailando más deprisa que la música real. Las declaraciones que se están haciendo dan una enorme importancia al medio ambiente y después en los presupuestos no se le da ninguna o casi ninguna, porque lo que se dedica a los temas de medio ambiente en 1994 -nosotros hemos escrutado los programas de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Agricultura, Pesca y Alimentación e Industria y Energía- asciende a un total de 123.579 millones, que suponen un descenso del 11 por ciento con respecto a 1993. Esto es duro.

El gasto estatal para medio ambiente viene a representar el 0,4 por ciento de los Presupuestos Generales del Estado, una décima menos que en 1993, que a su vez descendieron otra décima con respecto a los Presupuestos de 1992. Por eso le digo que no nos cuadran las declaraciones que se están haciendo con los números que luego tenemos.

Un ejemplo -y aterrizo en otra de las preguntas-: el señor Borrell habló de que, para solucionar el tema del agua en todas sus vertientes -depuraciones, cantidad, calidad, agua de boca, agua de riego, de industria, etcétera-, hacían falta seis billones de pesetas. Aquí, para la Dirección General de Calidad de Agua se consignan 18.549 millones. Creo que tardaríamos «100 años de soledad» para llegar a arreglar esto del agua según las partidas del señor Borrell.

Entonces, yo le pregunto con respecto a la calidad del agua: ¿cuánto se va a dedicar a depuración? Ya sabe usted que no se depura el agua en España y es mucho menor respecto a la media europea. ¿Y a la calidad de agua de boca?

Hemos visto con asombro que la política de convergencia de ustedes no consiste en mejorar el agua, sino en empeorar las leyes. Han pedido a la Comunidad Europea los días 24 y 25 en Bruselas -se utilizan 23 parámetros para hallar la calidad del agua- que baje estos parámetros para poder meter muchas de las aguas de consumo humano de España -por ejemplo, la capital que ha sido el escaparate en 1992, Sevilla- que no entran en los parámetros europeos. Se escapa en el tema del sodio, del cloruro, de la conductividad, de la temperatura. Yo le pregunto, por lo tanto, ¿qué se va a hacer en este tema -depuraciones, calidad del agua- con este dinero? Y si la política consiste en intentar bajar los parámetros europeos, si no hay otra política.

Yo tengo la respuesta de la señora Ministra de Sanidad en este sentido. Por eso le digo que no es simplemente un tanteo, un sondeo.

Otra de las preguntas que yo le haría es la estimación del gasto total de todas las administraciones. Yo sé que usted me va a decir que muchas de las competencias están transferidas en una cantidad posiblemente de 800.000, 900.000 millones de pesetas y me gustaría saber la estimación total, teniendo en cuenta la Administración

central, las Comunidades Autónomas y las entidades locales.

Quisiera preguntarle también si aparece alguna coordinación de todas estas partidas y de todos los ministerios de cara a eso que ustedes también han situado a veces como objetivo más que nada poético: el tema del desarrollo sostenible.

También quisiera preguntarle a cuánto ascienden los fondos comunitarios para el medio ambiente en 1994 y en qué proyectos se invertirán, tema que no aparece claro. En la coordinación con otros ministerios, teniendo en cuenta que las inversiones de medio ambiente pueden crear mucho empleo, esta política ¿cómo se va a concretar? ¿La creación de empleo a través de política activa y una de ellas, fundamentalmente, la de medio ambiente?

Luego aparece -y termino- una subida seria en los Presupuestos Generales del Estado para obras hidráulicas o creación de infraestructura de carreteras -multiplican por 18 y 34, respectivamente-, pero no vemos que existe ninguna correlación presupuestaria en su Secretaría, teniendo en cuenta el impacto ecológico muy negativo. ¿Va a seguir el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según estos datos, realizando obras públicas sin el necesario -en todo su sentido y su profundidad- estudio previo de impacto medioambiental? Porque hasta ahora el señor Borrell habla mucho a favor de la ecología, pero las obras públicas que se hacen son las que menos estudios previos de impacto medioambiental soportan.

Nosotros tenemos alguna iniciativa al respecto. Esta sería otra de las preguntas que le hacemos porque nos parece interesante, ya que no nos cuadran las declaraciones de intenciones con los números presupuestarios que ustedes nos han entregado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra a continuación el representante del Grupo Mixto. ¿Hay algún representante del Grupo Mixto? **(Pausa.)** Perdón, para clarificar estoy siguiendo el orden de preguntas de comparecencias solicitadas por distintos grupos políticos a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda. A continuación, pasaremos a los grupos que han solicitado comparecencias dirigidas al Director General de Costas, al Director General de Calidad de Agua y al Director General de Vivienda y Arquitectura. Todas ellas serán contestadas por la Secretaría de Estado, pero por ese orden.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Señor Presidente, tal como le avisé, nosotros hemos dividido el tema entre dos Diputados, uno que lleva medio ambiente, otro que lleva vivienda. En este sentido, yo he reservado cinco minutos para la intervención de don Jerónimo Andreu.

El señor **PRESIDENTE**: Correcto; tiene razón. Ha consumido solamente diez minutos. Si pueden ser cuatro, mejor que cinco.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Yo quiero hacerle una pregunta, señor Presidente. En concreto, yo tengo presentada solicitud de comparecencia al Director General

de Costas y al Director General de Obras Hidráulicas, no a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Por tanto, quiero decir que estamos hablando de medio ambiente ahora y, en todo caso, mi intervención tiene que ser cuando entre el turno de la Dirección General de Costas y la de Obras Hidráulicas.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente. Por eso he dicho que el orden posterior es el de Grupo Coalición Canaria y Grupo Vasco (PNV), que son los que han solicitado la comparecencia de directores generales. Las preguntas serán respondidas por la Secretaría de Estado.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Pero yo insisto. Me parece que en este momento el turno que estamos utilizando está dirigido directamente a la Secretaría de Estado. Se acumulan, pero haré las preguntas correspondientes a la Dirección General de Costas y a la de Obras Hidráulicas.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, y la respuesta la obtendrá de la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Hemos dicho al principio de la reunión que pasaremos a esta tarde a las cuatro y media al Secretario de Planificación, por la nueva reestructuración ministerial que ha habido.

Por lo tanto, el señor Andreu tiene la palabra por cuatro minutos.

El señor **ANDREU ANDREU**: No seré tampoco muy extenso.

Señora Secretaria, yo quisiera preguntarle sobre algunos aspectos de la política de vivienda, en los cuales considero que está un poco el talón de Aquiles de las propuestas de vivienda que ustedes han realizado, concretamente en la política de suelo en la que ya observamos que hay un presupuesto en el año 1994 inferior al que existía en el año 1993 y en el año 1992, no sólo presupuestariamente cara a 1994, sino que la ejecución del plan de viviendas es la partida o la actuación en la que ha existido un mayor índice de fracaso, hasta el punto de que, por ejemplo, actuaciones como las de la Comunidad de Madrid, aproximadamente el 50 por ciento, están paralizadas porque las previsiones de suelo que existían en la propuestas que hizo el Ministerio no han conseguido cumplirse.

Yo quisiera que usted me explicara o le explicara a la Comisión cuáles son las valoraciones que hace sobre la política de suelo que ha realizado el actual plan de viviendas y cuáles son las críticas -si es que tiene que hacer alguna- a la actual legislación y las posibilidades que existen para que este suelo se obtenga y a las próximas actuaciones futuras del Ministerio.

También nos llama la atención el resultado de la vivienda tasada. La vivienda tasada no se está ejecutando dentro de las previsiones que se tenían, que era fundamentalmente la de que el «stock» de vivienda existente se pusiera en marcha, sino que está siendo usada de forma

prioritaria para la puesta en el mercado de nueva vivienda en el mercado libre, en última instancia e incluso produciéndose situaciones anómalas, que yo creo que nadie desea, de que esa vivienda tasada en realidad tiene un doble precio: el que se utiliza para el mercado de vivienda tasada y para el mercado real.

Quisiera también conocer qué valoración hace sobre la nueva política económica de Gobierno, y cuando digo la nueva política económica del Gobierno no me refiero a la que plantea el señor Solchaga en sus declaraciones, sino la nueva política económica del Gobierno cara al futuro de la política de vivienda y cómo cree que va a incidir la misma y si la política de austeridad que plantea el Gobierno del señor González cree usted que va a tener incidencia importante dentro del mercado de la vivienda y si ello va a significar menores posibilidades de acceso a la vivienda por parte de los sectores que realmente lo necesitan.

Por último quisiera que me explicara una partida que existe, dentro del apartado de fomento a la edificación, por valor de 100 millones, destinados a exposiciones por parte del Ministerio de Obras Públicas. Quisiera que me explicara cuáles son los programas de exposiciones que requieren una partida de tanta importancia por parte del Ministerio de Obras Públicas.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Albistur.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Señor Presidente, antes que nada una cuestión de orden. Debido a los problemas de comunicaciones que uno no provoca, sino que le provocan, yo había previsto preguntar esta mañana al señor Director de Obras Hidráulicas; por lo tanto, esta tarde no puedo estar. Quiero que se me busque una solución para poder tener las respuestas. Yo las puedo presentar por escrito a lo largo de esta mañana a la Presidencia y espero las respuestas. Siento molestar.

El señor **PRESIDENTE**: Ayer lo previmos en la Mesa y llegamos al acuerdo de que, efectivamente, en algunos casos concretos que ya se manifestaron, no solamente por su grupo, sino también por el de Coalición Canaria, que las preguntas que vayan dirigidas en este caso relacionadas con obras hidráulicas nos las pasen por escrito a la Presidencia y las transmitiremos con la urgencia de que en el plazo de 48 horas estén contestadas por parte de la autoridad competente.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Entonces se las entregaré a usted mismo.

Aprovechando este inciso delante de una alta autoridad del Estado, a lo mejor nos ponen un mejor horario en los aviones a San Sebastián. En este sentido aprovecho la oportunidad de pedirle a la señora Subsecretaria que me eche una mano para que nos mejore los horarios en el propio Ministerio.

Muchas gracias, señora Subsecretaria, por su presencia

aquí y por atender las preguntas que vamos a plantearle.

En materia concreta de la Dirección General de Costas me voy a referir al Programa 514.C, relacionado fundamentalmente con temas que, aunque tienen un carácter local, de ámbito estrictamente provincial, sin embargo vienen siendo problemas que tienen ya un retraso en el tiempo de más de diez años, por referirme a un horizonte cercano y de unas necesidades de inversión que superarán prácticamente los 5.000 millones de pesetas. Me estoy refiriendo en concreto a partidas que figuran como accesos a ribera del mar, regeneración de playas, rehabilitación de bordes marítimos y rehabilitación, en concreto de una playa, como es la playa de la Zurriola, o mejora de la playa de Gros; así figura también en las partidas dentro de este programa, que, aunque tienen un carácter plurianual, por ejemplo, en el caso de la rehabilitación de la playa de la Zurriola, figura simplemente con un presupuesto de 1.142 millones de pesetas, pero una consignación presupuestaria este año de 490 millones de pesetas y no figura ningún compromiso para años posteriores. Aparte de esta aclaración me gustaría también que me fueran, de alguna forma, detalladas, si fuera posible, las partidas siguientes, para simplificar: accesos a la ribera del mar en Guipúzcoa, con una partida de 410 millones de pesetas, dentro del Programa 514.C; accesos y mejoras en costa vasca, con una partida de 46 millones de pesetas; regeneración de playas en Guipúzcoa, que viene también con este epígrafe genérico de 404 millones de pesetas; rehabilitación de borde marítimo en Guipúzcoa, de 541 millones de pesetas, y defensa y regeneración en la costa vasca, así como paseos en la costa vasca, partidas ambas de 106 y 118 millones de pesetas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Martín, en representación del Grupo de Coalición Canaria.

El señor **MARTIN MENIS**: Para un tema de orden también. Las intervenciones que vamos a hacer ahora son a todos los capítulos a los que responde la Secretaría de Estado.

Buenos días, señor Presidente, señora Narbona. Coalición Canaria parte, y lo dijimos el otro día en la comparecencia del señor Ministro, de que cree en el plan de infraestructuras y en el de medio ambiente. Creemos que objetivar y priorizar las necesidades de todo el país es fundamental.

En tanto los planes no estén aprobados, como el objetivo de la comparecencia es conocer los presupuestos, yo me voy a centrar, indudablemente, en conocerlos en lo que afectan, en mayor medida, a Canarias.

Empiezo por costas. La necesidad de invertir en la costa canaria, dependiendo Canarias del turismo, no da lugar a dudas; sin embargo, las acciones históricas -y me estoy refiriendo ya a temas puntuales- han estado plagadas de errores. Han tenido muchos menos errores, incluso técnicos, las acciones puntuales realizadas por corporaciones locales hace veinte o treinta años que las acciones realizadas por el Ministerio, como es la playa de las

Vistas, conocida por todo el mundo como un error técnico importante.

Hay que reconocer, por otro lado, un progreso en los últimos años en la calidad de los proyectos, pero nos preocupa muchísimo la calidad de los mismos, tanto por el impacto ambiental de las obras en las costas como por la calidad del propio diseño de esas obras.

Otros ejemplos de errores es una obra que se está haciendo en estos momentos, Garachico, donde el 90 por ciento de los técnicos, por lo bajo, dicen que se están tirando bloques al mar y se tiran mil millones al mar, habiendo necesidades prioritarias por encima de ellos sin lugar a dudas, porque lo que se intenta garantizar con esa obra es una seguridad y no están de acuerdo los técnicos en que realmente se está consiguiendo.

Por lo tanto, nos interesa conocer con mucho detalle las partidas presupuestarias y cada uno de los apartados que están en el presupuesto.

Hay una partida, que es la referente a la regeneración de la playa de Jinamar, que tiene 120 millones como total de proyecto, pero la primera anualidad la pone en 1.000 pesetas en el año 1997; debe ser un error, pero habría que saber cuándo tiene la primera anualidad y si es realmente en el año 1997.

Hay una playa en Tasacorte, en la que puede que también haya otro error; tiene como total de proyecto 128 millones y hay sólo 28 millones en la anualidad de 1994 y no hay ninguna anualidad más.

Nos interesaría conocer el detalle de los planes -hemos pedido el plan de costas, pero todavía no lo tenemos- de la regeneración de playas de Gran Canaria, para lo que se destinan 2.000 millones y en la anualidad de 1994, 193 millones; de la regeneración de Santa Cruz de Tenerife, para lo que se destinan 2.500 millones y en la anualidad de 1994, 191 millones, así como de la rehabilitación del borde marítimo de Gran Canaria, de Santa Cruz de Tenerife, accesos ribera del mar de Las Palmas y accesos ribera del mar de Santa Cruz de Tenerife. Ese conjunto de obras tienen anualidades muy pequeñas en 1994, pero son obras de envergadura y nos gustaría saber cuáles son, ya que aquí figuran de forma genérica.

Hay una obra de reposición, también sin especificar, que tiene 211 millones de proyecto y anualidad cero. Después hay otras obras para 1993 que deben de ser partidas resultantes del año 1993 y no aplicadas, que pasan a 1994 y parece que no necesitan ninguna aclaración.

Una cosa que sorprende es que en una política global, como se entiende que hay para todas las islas, para Santa Cruz de Tenerife, por lo que podemos ver aquí, hay una partida muy pequeña, que descompensa un equilibrio necesario en el archipiélago.

Nos parece prioritario intentar que las inversiones en las islas Canarias se realicen con criterios objetivos, en función de la población atendida, tanto residentes como turistas, de los metros de playa existentes y de los problemas urbanísticos a resolver, pero, como digo, es prioritario que se vaya enfocando el plan y se priorice de acuerdo con criterios objetivos si no se pueden realizar todas las

obras, de forma que sepamos el orden en el que se pueden ir ejecutando estas obras a lo largo del tiempo. Esto nos parece fundamental para poder planificar incluso los desarrollos en las Islas.

En cuanto a la calidad de agua, querríamos conocer si se incluyen tres obras, algunas de las cuales están incluso adjudicadas. Suponemos que sí, pero la partida de 18.000 millones de pesetas está sin especificar.

Estas obras son: el sistema de depuración de Adejaronna, el sistema de depuración de La Orotava y la reutilización del norte de Gran Canaria. Esas tres obras creemos que deben tener unas anualidades, la de Adejaronna, de unos 850 millones; la de La Orotava, 500 millones, y la del norte de Gran Canaria, de 350 millones. Entendemos que esos son los compromisos y querríamos saber si están o no contemplados.

Hay otra obra, el proyecto Tenade, que lo conoce esa Dirección General, que no está incluida y nos parece fundamental saber si se va a incluir o no.

En lo que respecta a la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, nos resulta fundamental conocer, en primer lugar, si con los 700 millones previstos en los presupuestos se cumple el plan de aluminosis pactado entre la Comunidad Autónoma y el Gobierno; creemos que no, puesto que son 6.000 millones de pesetas. Con esto el plan puede sufrir un enorme retraso, ya que en Canarias la aluminosis se detectó hace muchos años y hay muchas casas en condiciones de auténtico peligro, por lo que es necesario seguir cumpliendo el plan. Creemos que con esa anualidad no se puede cumplir.

Además, existen dos problemas importantes. Se suscribieron convenios entre todas las administraciones canarias y el Estado para resolver unos patronatos benéficos históricos, uno de La Candelaria y otro llamado todavía Francisco Franco, patronatos que se deben resolver. Las casas, estaba previsto venderlas y estaban sometidas a unos ritmos de obras, y estimamos que la anualidad -hablo de memoria- es de alrededor de los 1.800 millones de pesetas. Buscando aquí la partida, sólo encontramos una de 692 millones, que es para subvención, adquisición y rehabilitación. Si fuera ésta, la anualidad no se podría cumplir, por lo que querríamos saber si han previsto esto.

En cuanto al medio ambiente, creemos que lo importante y lo esperado por todos es conocer el plan de medio ambiente, sobre el que podríamos discutir y priorizar. **(Rumores.)** Nos parece fundamental conocer si en el plan de medio ambiente...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Martín.

Rogaría a los señores Diputados que respeten el turno de palabra de las personas; tanto para expresarse el señor Diputado interviniente como para que la Secretaria de Estado pueda atender y contestar adecuadamente, sería conveniente que guardaran un poco de silencio. Muchas gracias.

El señor **MARTIN MENIS**: Creemos que en un plan medioambiental debía contemplarse la especificidad de los archipiélagos. Desde Canarias, preocupados por este

tema, consideramos necesario y se está preparando un plan medioambiental para presentarlo a los fondos de cohesión europeos. Nos gustaría saber si se puede prever el apoyo de la Secretaría de Estado a dicho plan.

Nada más. **(El señor Albistur Marín pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Albistur?

El señor **ALBISTUR MARIN**: Una cuestión de orden.

A la vista de algunas de las preguntas que ha hecho el señor Martín me entra la duda sobre a quién se debe preguntar en relación con el tema de depuración, si a la Dirección General de Política de Agua o a la de Obras Hidráulicas.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Entra dentro de la Dirección General de Calidad de las Aguas.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Antes, por desconocerlo, dejé de hacer una pregunta que iba dirigida a la Dirección General de Obras Hidráulicas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra, señor Albistur.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Sólo preguntar lo siguiente. En la Dirección General de Obras Hidráulicas figuran una serie de inversiones de la Confederación Hidrográfica del Norte y en la Dirección General de Calidad de las Aguas no figuran inversiones de la Confederación Hidrográfica del Norte, y yo quisiera saber si es porque no está prevista ninguna actuación en materia de depuración de aguas en esta Confederación.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado el turno de intervención de los portavoces de los distintos grupos políticos que han solicitado la comparecencia y, con gran satisfacción, damos la palabra, por primera vez en esta Comisión, a la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, quiero, ante todo, agradecer la oportunidad que se me ha ofrecido de poder tener de forma tan inmediata un primer contacto con esta Comisión, a escasamente diez días de mi toma de posesión como Secretaria de Estado, y manifestar así la clara voluntad de dar un empuje real a temas que, efectivamente, en lo que se refiere a la política medioambiental, están en España en un momento absolutamente incipiente e insatisfactorio. Por tanto, parece obvio que no se me tienen por qué conceder los tradicionales cien días de cortesía parlamentaria; estoy a la disposición de SS. SS. para contestar a las preguntas que se me han hecho, comenzando por algo que ha estado presente en varias intervenciones, de forma más clara en las intervenciones de los señores Posada y Alcaraz; me refiero a la configura-

ción actual desde el punto de vista de las competencias medioambientales y el significado y el sentido político que tiene la actual estructura, que ha sido recientemente aprobada por el Consejo de Ministros, el 24 de septiembre pasado.

En primer lugar, quiero decirles que la política medioambiental no es una política sectorial, sino una política de políticas y, por lo tanto, es bastante complicado, no sólo en España, sino en otros países que nos llevan bastante delantera en este campo, concebirla como una política a adscribir a un único centro directivo dentro de la Administración del Estado. En ese sentido, tenemos ejemplos para todos los gustos, pero en ningún caso adscribiendo las bibliotecas al medio ambiente. Es evidente que estamos hablando de algo serio. Solamente quiero hacerles mención de cuán difícil sería, como pide Izquierda Unida, que un solo ministerio pudiera controlar todas aquellas actuaciones que, dentro de la política de la Administración central del Estado, pueden tener impacto ambiental. Normalmente, cuando se habla de unir competencias se está pensando de forma bastante simplistas en las que ahora mismo tiene el Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Obras Públicas, pero yo quisiera llamar la atención de los señores Diputados sobre la enorme trascendencia de las competencias que tiene, por ejemplo, el Ministerio de Industria y Energía en cuanto al impacto y al ahorro de recursos naturales que pueden tener sus actuaciones, por no hablar de las competencias que tiene el Ministerio de Turismo, que cuenta con la actuación más relevante, sobre el entorno físico, o del Ministerio de Sanidad y Consumo. Se ha hecho aquí incluso mención de la opinión de la Ministra de Sanidad, yo diría que no sólo por lo que se refiere a las competencias respecto de la salud, sino por lo que se refiere también a las competencias en materia de consumo, de participación de la sociedad a través de las organizaciones de consumidores, y de defensa de determinados derechos frente a lo que son las carencias medioambientales. Más allá todavía, el propio Ministerio de Educación, en su papel de información y de formación, tiene que cumplir una labor fundamental dentro de la sociedad española de cara al futuro en esta materia; el Ministerio del Interior, a través de Protección Civil o de la Dirección General de Tráfico, también tiene competencias con una amplia incidencia en materia medioambiental; y por terminar con un ministerio que parece el más alejado de todos, el Ministerio de Economía y Hacienda, tanto en lo que se refiere a los instrumentos financieros, que pueden ser los más idóneos para desarrollar políticas medioambientales, como en lo que se refiere concretamente a la fiscalidad, que viene a ser en los países de nuestro entorno uno de los instrumentos sobre cuyo uso se está insistiendo más ahora mismo en cuanto a la posibilidad de que oriente de manera adecuada el uso de los recursos naturales y se pueda por tanto convertir en un instrumento al servicio de la política medioambiental. Como ven ustedes, he mencionado unos cuantos ministerios, amplios ámbitos de la actuación pública refiriéndome sólo a la Administración central del Estado. Si a ello unimos

que éste es un Estado autonómico, con una amplia transferencia de competencias a las comunidades autónomas y que las materias que pertenecen en estos momentos a la Secretaría de Estado están transferidas en su gestión y en su desarrollo normativo a los gobiernos autónomos, es evidente que tenemos un panorama complejo respecto del cual nos proponemos actuar porque, evidentemente, hay que partir de una situación en la cual las competencias que directamente están dentro del ámbito del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, no son más que una parte, aunque ésta sea importante, y que el Ministerio, con ser Ministerio del Medio Ambiente, debe cubrir la faceta fundamental de la coordinación interadministrativa y de la vertebración de una política medioambiental entre los distintos niveles de la Administración. A tal fin, está prevista la constitución de una comisión de coordinación interdepartamental, donde el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente pueda estructurar lo que deben ser las líneas de actuación de una política medioambiental que, desde luego, en estos momentos en España no existe, aunque existan políticas o actuaciones aisladas de carácter medioambiental.

Por hablar del segundo nivel de descoordinación existente, es obvio que, en las competencias que han quedado actualmente adscritas a esta Secretaría de Estado, en el único ámbito donde hay no solamente una norma estatal sino un plan elaborado desde y con las comunidades autónomas es en la política de vivienda, con los resultados sobre los que después me detendré, pero es el único de los ámbitos de esta Secretaría de Estado donde se ha llevado adelante lo que entendemos que debe ser la construcción del Estado de las autonomías, partiendo de un consenso en la fase de diseño de las políticas, en la distribución de objetivos, en la definición de instrumentos y en el seguimiento posterior de los resultados de un programa de acción pública. Por tanto, coordinación interadministrativa, vertebración del Estado de las autonomías dentro de lo que son los distintos parámetros de actuación que quedan situados en estos momentos dentro del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y un tercer aspecto del que estamos absolutamente carentes en España que es el de la participación de la sociedad en cuanto al problema medioambiental.

Existen movimientos ecologistas, existe una preocupación medioambiental que ha quedado suficientemente explicitada en recientes reuniones, por ejemplo, de las Juventudes Socialistas o de las asociaciones de consumidores, pero son preocupaciones que no tienen en estos momentos un canal estructurado de diálogo con la Administración. En ese sentido, nos proponemos crear un consejo asesor del medio ambiente que pueda integrar todas aquellas instancias de la sociedad civil que tengan entre sus objetivos el de reivindicar, exigir y transmitir preocupaciones en materia medioambiental a la Administración central del Estado.

Yo comprendo que los señores Diputados no tienen por qué haber leído el decreto que configura la actual estructura, pero simplemente les voy a dar algunas pistas

sobre qué sentido tiene que aparezca una Secretaría de Estado de Medio Ambiente y de Vivienda, entre otras cosas porque se ha suscitado en particular el tema del urbanismo. Efectivamente, lo que queda dentro del ámbito de la Administración central en cuanto a competencias normativas de carácter urbanístico ha quedado adscrito a esta Secretaría de Estado que podría por ello denominarse, si se trata de una cuestión semántica lo que estamos discutiendo, Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda, y quizás esto les resultara menos chocante a quienes creen que es una Secretaría de Estado construida a medida. Si se entiende qué significa el urbanismo, y dentro del urbanismo qué papel juega la política de vivienda, es evidente que existe un nexo que no sólo se ha considerado oportuno en el caso español, sino que existe también en otros países de nuestro entorno e incluso en la propia Organización de Naciones Unidas donde grupos específicos trabajan en lo que son los problemas ambientales y los problemas derivados de los asentamientos humanos; pero, como decía, hay esquemas para todos los gustos. Recientemente tuve ocasión de dialogar con la Ministra belga de Medio Ambiente, que lo es también de Integración Social y de Salud Pública. Cuando le pregunté cuál era la razón de que en Bélgica el Ministerio de Medio Ambiente fuese también el de Integración Social y Salud Pública al mismo tiempo, me respondió lo siguiente: Muy sencillo, éste es el Ministerio de la solidaridad. Es un enfoque distinto, pero respetable y que yo creo que es tan válido como cualquier otro, siempre que con el esquema organizativo que se tenga se sea capaz de llevar adelante las líneas de actuación que se consideren necesarias.

Volviendo a lo que es la estructura actual he de decir que, efectivamente, ha desaparecido la Dirección General de Obras Hidráulicas, que ha pasado a integrarse en la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial. Aunque ello pueda resultar extraño a algunas de SS. SS., puedo decirles que ése es el criterio exacto de la Comunidad Económica Europea que, en la discusión todavía abierta y viva sobre los fondos de cohesión, ha eliminado de todo el paquete que España había presentado bajo el epígrafe «proyectos medioambientales» todas las obras de creación de nuevos embalses; ha considerado que la obra hidráulica es obra pública y no proyecto medioambiental. Por tanto, separar la dirección General de Obras Hidráulicas adscribiéndola a lo que debe de ser la planificación de la inversión pública en infraestructuras no es un capricho del actual Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sino que responde a una reflexión sobre qué debe estar en las infraestructuras y qué debe estar en la Secretaría de Estado de las políticas medioambientales. Las obras hidráulicas son tan obra pública como las carreteras y como los ferrocarriles y, por tanto, quedan todas ellas, y deberá intensificarse nuestra tarea en ese sentido, bajo el control previo derivado de los estudios de impacto ambiental y, más allá de eso, desde lo que debe ser un esfuerzo anticipativo en materia de política medioambiental que debe ser la tónica bajo la cual trabajemos, no la de la corrección «a

posteriori», no la de una política complementaria que viene, de alguna forma, a darle una apariencia más atractiva a determinadas inversiones públicas, sino a anticiparse en las distintas alternativas que sean posibles en cada caso de la inversión pública para elegir aquellas que optimicen el uso de los recursos naturales y tengan los menores impactos posibles sobre el medio. En ese sentido, obras hidráulicas queda situada dentro de lo que son las áreas de infraestructuras y, en consecuencia, condicionada, como el resto, a lo que deben ser estos criterios desde el punto de vista medioambiental.

Como decía, dentro de la Secretaría de Estado ha quedado adscrita no sólo la Dirección General para la Vivienda y la Arquitectura sino también, de manera funcional, las competencias que en estos momentos están en el actual organigrama adscritas a una Dirección General denominada de política territorial y urbanismo que, como queda explicado en el decreto de reestructuración, en lo que hace a sus competencias en materia de normativa estatal sobre urbanismo y a política de suelo urbano, quedan a partir de ahora en el ámbito de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y de Vivienda.

En ese sentido, aprovecho para responder en esta primera parte a algunas cuestiones puntuales que se me han formulado, en concreto sobre el debate en materia de urbanismo y sobre las actuaciones del Ministerio en este campo. Efectivamente, se va a constituir —no se ha constituido porque lo que se dijo fue que se estaba trabajando la semana pasada en la configuración del comité de expertos— un comité de expertos que reunirá a personas con posiciones de partida diferentes. No se trata de hacer un comité de expertos que responda a una línea preestablecida, sino un comité de expertos que discuta sobre este tema. Por cierto, que en el informe del Tribunal de la Competencia presentado ayer en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno se establecía, en el conjunto del análisis que hace el Tribunal de la Competencia sobre otras materias, servicios, comunicaciones, transportes, solamente en el caso del suelo el Tribunal de la Competencia reconoce que es un tema muy complejo sobre el que no avanza propuestas concretas salvo la genérica de aumentar la competencia en dicho mercado y solicita la creación de una comisión de estudios. Es decir, el Tribunal de la Competencia en esta materia indica la necesidad de que sobre este tema de elevada complejidad técnica y social se trabaje desde una comisión integrada por los expertos que se consideren a este respecto más oportunos y que, como digo, serán expertos que representarán tendencias claramente diferenciadas precisamente para que ese debate pueda ser vivo. En principio, no habrá una partida presupuestaria explícita respecto de los trabajos de esta comisión puesto que, como ya hicimos en el caso del comité de expertos de vivienda —que elevó un informe poco tiempo antes de cerrarse el diseño del Plan de vivienda 1992-1995—, se pedirá a las personas que lo integren que trabajen y tengan cubiertos los gastos en cuanto a asistencias a reuniones o a desplazamientos, y solamente habrá aportaciones en la medida en que haya aportaciones escritas a lo que sea el informe final que

resulte de los trabajos de la comisión. Por tanto, estará dentro de lo que pueden ser los trabajos técnicos de apoyo en este caso a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente.

Creo que no debo extenderme en algo que es un debate abierto en estos momentos, pero sí quiero dejar sentado que, como no podía ser menos, estoy absolutamente en línea con lo que el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente defiende en esta materia que es, en concreto, el importante papel del sector público como regulador de un mercado que, por definición, es un mercado imperfecto y del que, desde luego, no se puede hablar como se habla de otros mercados de bienes perecederos que se reproducen y se intercambian en el tiempo y en el espacio. Cada suelo es irrepetible, el suelo en sí mismo es siempre un mercado segmentado y, desde luego, en estos momentos la regulación que tiene España es una regulación no más intervencionista que la de los países de nuestro entorno europeo, si eliminamos el caso de la regulación existente en el Reino Unido, que durante la década de los 80 fue desmontando lo que era la regulación basada, sobre todo, en la intervención a nivel municipal en materia de suelo, con resultados que no creemos que sean satisfactorios en absoluto. En esa línea, creemos que la normativa urbanística actual prácticamente no ha tenido tiempo para demostrar su mayor o menor eficacia: es una normativa cuyo desarrollo corresponde a las comunidades autónomas y, en ese sentido, algunas comunidades autónomas ya están realizando no solamente desarrollos normativos, sino poniendo en práctica actuaciones que utilizan al máximo las potencialidades que da la actual normativa precisamente para crear suelo a bajo coste y para intervenir con carácter antiespeculativo en el mercado del suelo, que es lo que se nos pide desde el mandato constitucional.

Cuando conteste concretamente a los resultados del Plan de vivienda haré también alguna aclaración en lo que se refiere a actuaciones concretas, no de carácter normativo sino de gasto público en materia de política de suelo en lo que se refiere al Ministerio.

No quiero extenderme más porque se trata de insertar el presupuesto de 1994 en lo que es un escenario para toda la legislatura en materia medioambiental. Ese escenario para toda la legislatura va a ser objeto de una comparecencia específica. Será en esa comparecencia donde deberemos desarrollar algunas de las ideas que he mencionado, y posiblemente en la explicación concreta de cada una de las direcciones generales que ahora me corresponden también podré dar algún detalle más.

Tienen SS. SS. un cuadro de resumen, que he querido repartirles, para que, de una manera muy simplificada, tengan ustedes delante lo que son los capítulos seis y siete de las distintas direcciones generales que en estos momentos han quedado adscritas a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda para tener una comparación inicial muy rápida en cuanto a las partidas correspondientes a 1993 y el proyecto de 1994. En ese sentido... (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, les ruego silencio de nuevo porque, de lo contrario, la intervención va a quedarse verdaderamente desaprovechada y sería una pena.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Muchas gracias, señor Presidente.

Por lo que se refiere a los datos generales que tienen ustedes en ese cuadro de síntesis, y a partir de los cuales ya empezaré a contestar a las preguntas concretas que se me han hecho sobre conceptos presupuestarios específicos, simplemente quiero señalarles que dentro de lo que son las magnitudes, indudablemente no relevantes desde el punto de vista de su dimensión presupuestaria, que tiene ahora mismo la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, para el conjunto de los capítulos seis y siete, de las cinco direcciones generales que han quedado adscritas, se produce un incremento de algo más del 17 por ciento respecto a 1993, siendo ese incremento especialmente importante en la Dirección General de Política Ambiental, en la Dirección General de Calidad de las Aguas y en la Dirección General del Instituto de Meteorología. Partimos de cantidades que son pequeñas y, por tanto, ese incremento, aunque sea un incremento significativo en términos relativos, es completamente coherente con la austeridad presupuestaria bajo la cual se ha trabajado este año en la elaboración de los Presupuestos.

Todos sabemos que lo que está en el presupuesto es sólo una parte de lo que somos capaces de hacer desde la acción pública y, desde luego, en materia de medio ambiente en estos momentos yo diría que es, con diferencia, algo de segundo plano en cuanto a importancia, puesto que tenemos carencias fundamentales no sólo en el terreno organizativo al que hacía mención en cuanto a la necesidad de coordinación, de vertebración y de participación de la sociedad en la política medioambiental, sino también en materia de desarrollo normativo. Es difícil que el reflejo presupuestario pueda indicar el esfuerzo enorme que tenemos que hacer en estos momentos para ponernos al día en materia de normativa medioambiental respecto de los países de nuestro entorno, y, sin embargo, ésa es la tarea prioritaria que en estos primeros meses de labor al frente de la Secretaría de Estado me corresponde hacer. Me corresponde desarrollar proyectos de normas que serán analizadas conjuntamente con la comunidades autónomas y con los agentes sociales afectados para poder presentar al Consejo de Ministros, lo antes posible, una serie de leyes y la trasposición de algunas directivas que están pendientes en estos momentos, que son compromisos que no podemos demorar y que, como digo, no pueden tener más reflejo presupuestario que el mínimo correspondiente en su caso a determinados estudios de apoyo pero, en absoluto, relevantes desde el punto de vista de las cifras. Por lo tanto, ahí tienen ustedes lo que sería una primera aproximación muy sintética, para que vean las grandes partidas en cuanto a capítulos seis y siete.

Voy a pasar ya a las intervenciones concretas respecto a cada una de las direcciones generales. Naturalmente,

tendré que complementar mi exposición con detalles documentados por escrito, puesto que en algún caso se trata de preguntas muy detalladas.

Comenzaré con las formuladas por el Grupo Popular en cuanto a la situación presupuestaria.

Me gustaría que el portavoz del Grupo Popular pudiera atenderme en el momento que le contesto. Muchas gracias. (El señor Posada Moreno: Perdón.)

El señor Posada estaba preocupado por la realización del presupuesto a fecha 31 de agosto, realización que, tanto en lo que se refiere a mejora del medio ambiente como a calidad de las aguas, efectivamente estaba por debajo del 40 por ciento, pero en estos momentos en ambos casos se eleva ya por encima del 70 por ciento, y en el caso concreto de la protección de medio ambiente, como son los programas de ayudas incluidos dentro del Plan de Residuos Industriales, ha sido ya objeto de las decisiones pertinentes en cuanto a la concesión de subvenciones que están reguladas por la normativa en vigor. Tanto en calidad de las aguas como en política medioambiental, cuyos presupuestos son relativamente escasos, llegaremos, sin ningún género de dudas, a final de año a un cumplimiento próximo al cien por cien de lo establecido, puesto que durante el mes de septiembre y en los primeros días de octubre, sobre todo, se han contratado obras y se han resuelto expedientes relativos a la concesión de las ayudas que están adscritas al Plan de Residuos Industriales. Por lo tanto, desde la fecha de 31 de agosto, afortunadamente ha habido una aceleración en el cumplimiento del escenario presupuestario de ambas direcciones generales.

Ha hablado el portavoz del Partido Popular del fracaso del Plan de Residuos Industriales. Efectivamente, de ese Plan, que arrancó en 1989 con determinados objetivos, puede afirmarse que no se ha cumplido de forma satisfactoria. Ha sido un primer esfuerzo en un campo en el que en estos momentos tenemos necesidad, en primer lugar, de una ley-marco sobre residuos que sea acorde con los logros y los criterios establecidos por los países de nuestro entorno. Existen algunos borradores de lo que sería ese proyecto de ley-marco sobre residuos, incluyendo de manera explícita los capítulos correspondientes a residuos oleosos, aceites usados y a envases y embalajes como problemas que, por ser en estos momentos especialmente importantes, es posible, incluso desde el punto de vista de su presentación al Consejo de Ministros, desagregarlos, ofreciéndose una primera normativa legal que afecte a esas partes de la ley-marco de residuos que tenemos pendiente de presentar al Gobierno.

Hay también en estos momentos una revisión ya realizada del Plan de Residuos, que se aprobó en 1989 y que está todavía en vigor. Existe un borrador de lo que sería el Plan revisado para el quinquenio 1993-1997, y ese borrador ha sido remitido a las comunidades autónomas y a todos aquellos departamentos e instancias que pueden tener una opinión importante a este respecto. Tenemos convocados, el próximo día 22 de este mes, a los directores generales responsables en cada comunidad au-

tónoma en materia mediambiental para ir preparando lo que debe ser una reunión con los consejeros de este ámbito, a más tardar en los primeros días de diciembre, para analizar precisamente los proyectos de norma en los que estamos trabajando, así como la revisión del Plan de Residuos Industriales que, efectivamente, debe ser ejecutado con criterios que lo hagan viable.

En cuanto al Plan de Residuos Industriales, yo diría que lo fundamental son dos aspectos. En primer lugar, cómo se establecen sus prioridades respecto al anterior Plan de Residuos Industriales, y, en segundo lugar, cómo se va a financiar dicho Plan. Yo creo que éstos son los extremos sobre los que hay que trabajar. En el primer aspecto, cuáles son las prioridades del futuro Plan de Residuos Industriales, les puedo anticipar que se dará prioridad absoluta, desde el punto de vista del enfoque del Plan, a la minimización de la producción de residuos en origen, para que lo que ha sido sin duda un punto débil respecto a la valoración social y política del anterior Plan de Residuos, que es el tratamiento final de los residuos existentes, pase a ser una actuación necesaria, pero una actuación que debe de irse reconduciendo en una prioridad de segundo nivel, mientras que la prioridad debe ser cada vez más, como sucede en el resto de los países de nuestro entorno, que se reduzca la producción de residuos que deban ser posteriormente tratados con los distintos sistemas que se utilizan en el mundo occidental.

Un primer cambio de filosofía importante: minimización en primer lugar y tratamiento en segundo término. En cuanto a tratamiento, no se trata de que no haya ninguna intervención prevista al respecto. Con esto le contesto sobre aquello que se suscitaba respecto a las partidas que están dentro de la gestión de residuos industriales de cara al año que viene. En ese sentido, está prevista una partida de 1.000 millones de pesetas para la creación de un centro de tratamiento y de clasificación de residuos industriales, que sea un centro de apoyo a la gestión de los residuos industriales que se ofrezca para las comunidades autónomas que dentro de su ámbito competencial en estos momentos trabajan ya, en algún caso, con resultados bastante relevantes. Y hay otra partida de 1.000 millones de pesetas destinada a lo que será el inicio de una planta de carácter integral de tratamiento de residuos. Son las dos partidas más importantes que estarían dentro de lo que aparece como concepto presupuestario de gestión de residuos industriales.

Como decía, en cuanto al Plan de Residuos es necesario el debate sobre las prioridades del mismo, cuáles son los objetivos de este Plan. Tenemos dos millones de toneladas de residuos industriales que tratar en España y apenas somos capaces de tratar algo más de 200.000 toneladas año, por lo tanto, el déficit es absolutamente grave.

Hay que trabajar, como decía antes, no sólo en los programas de minimización, sino también en los programas de apoyo a las plantas de tratamiento, apoyo tanto por inversión directa de la Administración central como por inversión o participación en la inversión que desarro-

llen las comunidades autónomas a través de sus empresas especializadas. En segundo lugar, el debate importante respecto del Plan de Residuos Industriales será el que corresponda a los instrumentos de financiación del mismo. Me estoy refiriendo no solamente a la financiación que provenga de las administraciones públicas, en particular de la Administración central y de la Administración autonómica, sino, por supuesto, a la participación de la iniciativa privada. No olvidemos que hay un principio de responsabilidad de quién contamina, que está recogido en la vigente Ley-marco de residuos, aprobada el año 1986 en España.

Por tanto, ese principio vigente en el resto de los países de nuestro entorno debe significar que también la iniciativa privada, y concretamente las empresas industriales, hagan importantes inversiones que apoyen este tipo de actuación. Naturalmente, cabe el debate sobre fórmulas que se están llevando a cabo en otros países de nuestro entorno, como es la imposición de tasas o de cánones sobre determinados residuos o sobre la utilización de procesos industriales. Eso por lo que se refiere a los residuos industriales.

Respecto a la gestión de los residuos urbanos, aquí las partidas corresponden básicamente al programa de contenedores, que se está desarrollando por convenio con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, dotándoles de instrumentos que son necesarios para la clasificación de los residuos urbanos y en los cuales pretendemos seguir avanzando de forma importante. Tanto en residuos industriales como en residuos urbanos, se trata de disponer de actuaciones sobre los suelos ya contaminados y de sellado de aquellos vertederos, tanto de tipo industrial como urbano, que deban ser absolutamente eliminados.

En cuanto a las confederaciones hidrográficas, había una pregunta del señor Posada sobre la necesaria austeridad en los capítulos 1 y 2 de las confederaciones. Le rogaría que transmitiera al Subsecretario, que interviene a continuación, puesto que en la actual configuración del Ministerio las confederaciones hidrográficas dependen, desde el punto de vista orgánico, de la Subsecretaría, y en lo que son tareas funcionales, según se trate de los temas de la Dirección General de Calidad de las Aguas o de Obras Hidráulicas, tienen una dependencia funcional diferenciada. Por lo que se refiere a las confederaciones hidrográficas, esto es lo que me tocaría decir.

Por lo que respecta al Plan de vivienda, efectivamente, se había considerado a principios de este año, en la previsión para 1993, que la cifra a convenir con las entidades de crédito para el desarrollo del Plan durante este año sería de 560.000 millones de pesetas. Esta era la cifra que, cuando hace dos años se diseñó el Plan de vivienda, correspondía a los objetivos que se habían establecido para los años 1992 y 1993. Lo que tenemos en estos momentos es que el Plan no arrancó en enero de 1992, las comunidades autónomas tuvieron que aprobar sus correspondientes normas de tramitación de las ayudas estatales, y prácticamente hasta el mes de julio de 1992 el Plan no comenzó a rodar desde el punto de vista de la

concesión de préstamos. A medida que las comunidades autónomas fueron disponiendo de los instrumentos de tramitación y calificación que les corresponden, arrancó, en algún caso desde el propio mes de abril, pero, como digo, en cuanto a concesión de préstamos hubo una que arrancó en ese momento. Esto ha desplazado las previsiones del Plan en todos los sentidos, no solamente desde el punto de vista presupuestario, sino en lo que fueron los resultados de un primer semestre real del año 1992 -a todos los efectos, es como si hubiera tenido seis meses de existencia-, pero sí les puedo decir que del mes de julio de 1992 al mes de julio de 1993, se han concedido préstamos para un total de 180.000 actuaciones en número de viviendas. Esto supone que, en un año efectivo de funcionamiento del Plan de vivienda, se ha alcanzado un número de actuaciones financiadas -no digo calificadas, que ha sido en algunas comunidades casi el doble de la cifra que he dado, en términos relativos-. Yo quiero recordar a SS. SS. que programas anteriores de vivienda de los años 1988 a 1990 anduvieron en el orden de las 40.000 ó 50.000 actuaciones anuales financiadas, es decir, que, en un año, el Plan de vivienda ha conseguido financiar tres veces más, en número de actuaciones, que los programas anuales anteriores.

La respuesta del Plan se ha venido acelerando desde 1992 hasta los meses presentes, de forma que a partir de esa previsión de 560.000 millones a convenir con las entidades de crédito, en estos momentos los préstamos convenidos con las entidades de crédito se elevan a 730.000 millones de pesetas para el presente ejercicio, porque las entidades de crédito han pedido ampliaciones respecto de los convenios originales, ya que existe una demanda de crédito derivada del volumen de actuaciones calificadas en todas las modalidades que hace que para las entidades de crédito, con un tipo de interés nominal que en estos momentos es el 11,75 para la entidad de crédito, es una actuación que, al parecer, les resulta lo suficientemente interesante como para que hayan comprometido para este año esa cuantía.

La estimación que tenemos respecto de los créditos que se han concedido hasta primeros de septiembre de esos 730.000 millones está próxima a los 400.000 millones de pesetas este año. En estos momentos, estamos celebrando reuniones bilaterales con cada una de las comunidades autónomas para analizar cómo va en este momento el Plan, puesto que está previsto en los convenios firmados con las comunidades que se revise el cumplimiento de sus objetivos, comunidad a comunidad, con los datos correspondientes a 31 de octubre, y que en ese momento se vea si se trata de ajustar objetivos entre comunidades autónomas en función del grado de cumplimiento que se haya alcanzado dentro del presente ejercicio de 1992. Recuerdo a los señores diputados que en el mes de abril elevamos al Consejo de Ministros una propuesta de acuerdo para poder elevar los compromisos de financiación este año, al apreciar una evolución acelerada del Plan de vivienda respecto de los objetivos iniciales, y el Consejo de Ministros aprobó que este año pudieran financiarse 33.000 actuaciones de vivienda más de

las iniciales, a la vista de la evolución que se estaba registrando. Daré algún dato más a petición del señor Andréu, pero, en cuanto a los compromisos, ésa es la situación que en estos momentos tenemos.

Estoy segura de que se me van a olvidar algunas cuestiones. Lo lamento, porque he procurado tomar nota de todo, pero les rogaría que en el turno de réplica me preguntaran aquello que haya quedado sin resolver.

Al señor Alcaraz, de Izquierda Unida, le agradezco que me desee suerte como mujer, pero no como socialista. Yo sé que la crítica no solamente es necesaria, sino positiva, sobre todo en esta materia en la que creo que he empezado mi intervención reconociendo una necesidad de esfuerzo muy importante por las graves carencias que tenemos, tanto desde el punto de vista organizativo como desde el punto de vista normativo. En esa misma línea, respecto a que los presupuestos dan para poco. Y, en particular, los que estamos comentando ahora y que están dentro de mis Direcciones Generales, insisto en que gobernar no sólo significa gastar —a veces se gasta mucho y se gobierna mal—, sino que lo importante es que nuestro gasto sea eficaz, para lo cual tenemos que avanzar en las líneas de actuación que antes he comentado de una mayor coordinación. El señor Alcaraz ha dado algunas cifras relativas al gasto de otros departamentos de la Administración central, que yo lamento no poder comentar porque se refieren a otros ministerios y solamente dispongo en estos momentos de las partidas específicas, en cuanto al detalle, que corresponden al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Creo que ya he dicho algo respecto a cómo entendemos que puede ser más o menos eficaz la unidad de gestión. Es obvio que la unidad de gestión siempre debe valorarse como punto de partida positivo, pero, no nos engañemos, en esta materia ningún ministerio único en ningún país occidental consigue trabajar si no es capaz de negociar y de articular políticas consensuadas con departamentos que tienen importantes competencias que inciden sobre el medio ambiente.

Intentaremos hacerlo, desde luego, lo mejor posible, pero creo que hay un problema de entendimiento en cuanto a qué significa controlar desde un ministerio políticas sectoriales y qué significa, por el contrario, la política horizontal, como debe ser la política medioambiental, que debe ser más un enfoque o una estrategia que una política definida como algo separado de la política agrícola, de la política industrial o de la política financiera del país.

He hablado de la coordinación necesaria con las comunidades autónomas. Si en algo tiene sentido que se me haya encomendado la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda es precisamente porque he intentado hacer una labor en el campo de la coordinación con las comunidades autónomas en mi etapa anterior y es lo que pretendemos intensificar en la actual etapa.

Por lo que se refiere a los fondos comunitarios, en estos momentos la discusión no está completamente cerrada en cuanto a los proyectos que han sido ya aprobados. Tengo los datos, hasta septiembre de este año, de los

proyectos que han sido aprobados para los fondos de cohesión. Los relativos concretamente a proyectos medioambientales del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, han sido incluidos el proyecto Linde, que corresponde a la Dirección General de Calidad de las Aguas, y concretamente a las actuaciones de deslinde del dominio público hidráulico, y lo que se refiere al proyecto Saica, de información integrada sobre calidad de las aguas.

Esos son los dos proyectos que en estos momentos tienen ya el visto bueno de la Comisión dentro específicamente de lo que se considera proyectos medioambientales. Hay otras áreas de la Administración española, concretamente proyectos de los Ministerios de Agricultura y de Industria, que han recibido el visto bueno dentro de este mismo paquete.

En cuanto al importe de la subvención en millones de ecus, por lo que se refiere a la implantación de las estaciones de control y vigilancia de la calidad de las aguas, el importe de la subvención del instrumento financiero es de algo más de 32 millones de ecus. Respecto al proyecto Linde, algo más de un millón de ecus. Esto es lo que hasta ahora está aprobado y en lo que seguimos todavía trabajando.

Se han hecho algunas afirmaciones de que no hacemos declaraciones de impacto medioambiental. No es cierto que no se hagan declaraciones de impacto medioambiental respecto de la obra pública. Lo que sí es verdad es que es un terreno absolutamente mejorable, puesto que incluso en estos momentos tenemos la obligación, frente a la Comunidad Económica Europea, de ampliar el tipo de obras que queden sujetas a la declaración de impacto medioambiental, en aplicación de la directiva europea que, como saben SS. SS., tiene varios anexos respecto de los cuales en estos momentos hay un compromiso ya asumido por el Ministerio frente a los organismos comunitarios para ampliar la declaración de impacto ambiental a otro tipo de infraestructuras.

Desde luego, la declaración de impacto medioambiental debemos entenderla, como decía antes, no tanto desde el punto de vista de un trámite formal que venga a cerrar una etapa en la cual las decisiones se han tomado ya con anterioridad, sino elevar los estudios de impacto ambiental y la consideración de las alternativas medioambientales a la fase de la planificación, que es la única forma de evitar que «a posteriori» tengan que aplicarse medidas correctoras que pueden ser, desde el punto de vista del gasto público, de una enorme incidencia.

El portavoz de Izquierda Unida me ha formulado preguntas relativas a política de vivienda y, en particular, a política de suelo. Me va a permitir el señor Andreu que le dé los datos más recientes respecto a algo que considera un fracaso del Plan de vivienda en cuanto a los objetivos que inicialmente se habían diseñado.

Las actuaciones de suelo son una novedad en la política de vivienda y significan conceder préstamos este año al 5,75 por ciento para las obras de adquisición y de urbanización de suelo que se destine preferentemente a viviendas protegidas. Se habían calificado hasta el 1 de

agosto de 1993, desde el primer momento del Plan de vivienda, desde su arranque, actuaciones por un total de exactamente 45.503 viviendas. Es decir, había proyectos que habían obtenido ya la calificación favorable de las comunidades autónomas para poder ser financiados dentro de esta línea para 45.500 viviendas, lo que supone haber alcanzado, a 1 de septiembre de este año, algo más del 60 por ciento de los objetivos establecidos para los dos primeros años enteros del Plan, 1992 y 1993.

Esta es una actuación que, sin ninguna duda, es la que más tiempo ha tardado en arrancar. Quienes conozcan de cerca los problemas que se derivan de la gestión urbanística y la lentitud de los trámites, que, evidentemente, son del todo mejorables, saben que para que efectivamente las actuaciones puedan ser calificadas dentro del Plan, a efectos de su desarrollo como actuaciones de suelo, que tienen un límite temporal establecido por el decreto en vigor de cuatro años para la iniciación de las viviendas, tienen que ser suelos que gocen ya de una calificación y una definición urbanística cerrada.

Eso es lo que ahora mismo hemos conseguido en cuanto a proyectos que están aprobados por las comunidades autónomas. Desde luego, en esto, como en cualquier otra modalidad, hay comunidades autónomas que han superado sus objetivos. Es el caso de la Comunidad valenciana, que tiene calificadas y financiadas actuaciones de suelo por encima del cien por cien de lo que se le estableció como objetivo inicial, lo cual no es de sorprender porque la Comunidad Autónoma valenciana es un buen ejemplo de acuerdo entre la comunidad autónoma y los principales ayuntamientos, incluso de distinto signo político, que ha conseguido movilizar suelo de una forma muy eficaz en el ámbito del Plan de vivienda.

Hay otras comunidades autónomas, como es el caso de Castilla y León —por citar una que interesará sin duda al señor Posada—, donde, afortunadamente, también hay ya una operación de suelo de gran importancia en el polígono Eras de Renueva, en León, que ha significado que esta Comunidad, que estaba prácticamente a cero en materia de actuaciones de suelo, haya conseguido ya en términos de calificaciones estar por encima del cien por cien de los dos primeros años.

Refirámonos un momento a la Comunidad Autónoma de Madrid, que ha sido objeto de una pregunta concreta del Diputado señor Andreu respecto a las dificultades evidentes del Plan de vivienda.

Con los datos hasta primero de octubre de este año de viviendas financiadas, es decir, de actuaciones no sólo calificadas, sino que han obtenido la financiación correspondiente dentro del Plan, lamentablemente la Comunidad Autónoma de Madrid está situada en uno de los niveles de cumplimiento más bajos de todo el Plan. Aquí hay jugado numerosos factores y no es, desde luego, el de menor importancia el hecho del lento desarrollo de lo que se denominó en su día el «Plan 18.000», del Ayuntamiento de Madrid.

El «Plan 18.000» está pendiente todavía, en un 60 por ciento de su suelo, de la titularidad por parte del Ayuntamiento y, por tanto, de la posibilidad de actuar a aquellas

cooperativas que en su momento fueron las adjudicatarias del «Plan 18.000». Eso hace que en lo que se refiere estrictamente al área de Madrid capital, el Plan de vivienda se haya encontrado con unas expectativas frustradas, puesto que lo que era la base de construcción de nuevas viviendas de protección oficial tiene un retraso muy importante, por dificultades de distinto orden, dificultades que también en estos días han sido suficientemente comentadas en el caso del grupo de cooperativas PSV, que concentra en la Comunidad de Madrid el 70 por ciento de sus suelos y de sus actuaciones. Los retrasos que sufren los programas concretos de la cooperativa PSV inciden, más que en ninguna otra comunidad autónoma, en la Comunidad Autónoma de Madrid.

El señor Andreu manifestaba también su preocupación por la vivienda de precio tasado, en cuanto a la estimación de que la mayoría de la vivienda de precio tasado no está siendo movilización de *stock* existente, sino construcción de nueva vivienda a precio algo más elevado, puesto que así lo permite esa figura, que el que corresponde a la vivienda de protección oficial en la figura convencional. Las estimaciones que tenemos ahora mismo en la Dirección General de la Vivienda respecto de la vivienda a precio tasado no nos hacen coincidir exactamente con esta apreciación, porque en lo que va de Plan de vivienda, el 70 por ciento de las viviendas que han sido adquiridas con las ayudas correspondientes a esta figura son viviendas usadas y han ido a parar a compradores con ingresos inferiores a tres veces y media el salario mínimo. Es decir, en numerosas comunidades autónomas se ha movilizado el parque existente. Yo diría que está cumpliendo una labor social en esos casos puesto que dentro de la vivienda a precio tasado, en la vivienda usada, nos encontramos a veces con precios que son incluso inferiores a los precios máximos de la vivienda de protección oficial de nueva construcción. Eso permite que el endeudamiento que supone la adquisición, incluso con tipos de interés del 6,5 ó 7,5 por ciento, sea menor porque los precios están resultando muy bajos.

El señor Andreu habla de doble precio. Lamentablemente, el doble precio en este país no es sólo un problema de la vivienda de precio tasado, lo es también de la vivienda de protección oficial convencional, es decir, la capacidad de control y reacción de la sociedad ante prácticas fraudulentas en el sector inmobiliario, desde luego, no deja fuera ninguna figura de las que disponemos en estos momentos, tampoco a la vivienda de precio tasado.

Es cierto que en determinadas comunidades autónomas, como es concretamente la Comunidad Autónoma de Cataluña, esta figura de la vivienda de precio tasado está siendo aprovechada por parte de los promotores privados para promover nueva vivienda con esa mayor flexibilidad que da en cuanto al precio máximo la figura del precio tasado. Ahí sí podríamos analizar si eso es correcto e idóneo en el caso de Cataluña. Desde luego, estamos hablando siempre de viviendas cuyo precio legal máximo —ni siquiera en los casos de Barcelona y Madrid capital, que son los precios máximos— por metro útil puede superar este año las 160.000 pesetas metro cuadra-

do. Esos son los techos más altos por debajo de los cuales, como digo, se están situando en la gran mayoría de los casos de los que hasta ahora tenemos datos estadísticos.

El hecho de que la vivienda de precio tasado sea un tipo de ayuda que pueda ser utilizado tanto para la vivienda usada como para la vivienda nueva que esté dentro de esos parámetros, es algo que estamos valorando con cada una de las comunidades autónomas. Creemos que corresponde a su propia responsabilidad el establecer aquellas zonas donde, por los costes actuales del suelo, por la sociedad o los segmentos sociales que en ellos se sitúan, es más o menos idóneo el que se construyan viviendas de este tipo y no viviendas de protección oficial.

Por lo que se refiere a los compromisos en materia de política de vivienda y en qué medida la austeridad presupuestaria que preside en estos momentos la política económica puede afectarlo, tengo que señalar que con relación al Presupuesto de 1994, donde se produce un ligero aumento y dentro de ese ligero aumento lo que se está dando de verdad es una disminución incluso más rápida de lo que habíamos estimado hace dos años, de lo que son las colas de los programas de hace cinco, diez, veinte, treinta o cuarenta años que todavía gotean sobre el presupuesto, tenemos suficientes partidas presupuestarias como para hacer frente a lo que es un proceso que no tiene un reflejo presupuestario inmediato. Antes el señor Posada también manifestaba su inquietud en ese sentido. Hay que tener en cuenta que todo lo que es vivienda de nueva construcción, el subsidio y, por tanto, el gasto público, no comienza a recibirse, es decir, a transferirse desde los Presupuestos Generales hasta que el comprador no entra en la vivienda y, por consiguiente, en el caso de las operaciones que inician de promoción de vivienda de protección oficial, pueden pasar dos y tres años hasta que aparece el reflejo presupuestario correspondiente. Junto a esa apreciación de carácter general, me cabe manifestar una cierta satisfacción (digo cierta porque querría mucho más al respecto) en cuanto a una progresiva redistribución de las ayudas hacia los que viven en alquiler respecto a quienes viven en propiedad, desde el punto de vista fiscal.

En el proyecto de ley de presupuestos de este año se ha elevado a tres millones de pesetas el límite máximo de ingresos dentro del cual se puede gozar de la desgravación del quince por ciento de las cantidades satisfechas como alquiler. Esa fue una propuesta de la Dirección General de la Vivienda hace unos meses, en un paquete más amplio de lo que entendemos debe ser una política cada vez más agresiva de apoyo al alquiler y, en particular, de apoyo a la oferta de alquiler a bajo precio. El presupuesto ya recoge este año algo que creemos que no debe ser considerado más que como una primera aproximación a un cambio en la orientación fiscal de las ayudas a la vivienda mucho más sustancial.

En cuanto a los cien millones de pesetas que nos gastamos en exposiciones, le puedo remitir al señor Andreu la lista exacta de las exposiciones. Eso es quizá lo menos importante, pero quería decirle que la mayoría del gasto que se genera por nuestras exposiciones se debe a dos

conceptos: los seguros que acompañan, por materia de seguridad, el traslado de las obras, y el propio traslado de las mismas. El Ministerio desde hace varios años desarrolla una labor de colaboración con otros ministerios o instituciones en materia de arquitectura internacional y tenemos previsto desplazar tanto exposiciones nuestras, como recibir exposiciones del extranjero, siempre bajo acuerdos que nos hacen soportar una parte importante del gasto. Yo diría que, con diferencia, el gasto más importante se debe a la seguridad en el traslado de determinadas obras.

El portavoz del Grupo Mixto me ha formulado preguntas relativas a costas y a depuración de las aguas. Entiendo en ambos casos que hay una preocupación, desde el punto de vista territorial, bastante señalada en cuanto que se nos ha preguntado por lo que son las actuaciones tanto en depuración, como en regeneración de las costas en el litoral del País Vasco.

Por lo que se refiere al País Vasco, debemos remitirnos al Plan de costas y, desde el punto de vista de su incidencia, al peso que en estos momentos se contempla para cada comunidad autónoma. El Plan de costas que aprobó el Gobierno este año, 1993, prevé un escenario de actuaciones con un total de inversión de 150.000 millones de pesetas, cuantía que viene reflejada en un documento que si los señores diputados no disponen de él —por lo menos así se ha manifestado— se lo remitiré con mucho gusto. En él hay previsiones, hay proyectos concretos que afectan al País Vasco y que suponen el 5,1 por ciento del total de los proyectos incluidos en el Plan de costas.

Si analizamos concretamente cuánto pesa el País Vasco en términos de longitud de las playas, que es el objeto preferente del Plan —la regeneración de playas es la partida a la que el Ministerio aporta prácticamente el cien por cien del coste de la obra—, del total de kilómetros de playa existentes en el litoral español, el País Vasco solamente supone el uno por ciento frente al cinco por ciento, hecho que queda obviamente justificado por la degradación del litoral vasco en determinados puntos. Quería situarlo porque creo que es importante que, como magnitud, se tenga en cuenta que el Plan de costas no es un plan arbitrario, sino que ha partido de la consideración de elementos que creemos entender que son objetivos y que, en cualquier caso, por supuesto, como en cualquier plan no rígido, deben de ser revisados si se considera oportuno.

Por lo que se refiere concretamente al litoral vasco en materia de costas, las actuaciones que están previstas son, concretamente en Guipúzcoa, la del paseo marítimo de Orío y la del paseo marítimo de Zarauz. En el caso de Vizcaya, el paseo marítimo de Baquio. Estas son las que se me señalan, por parte de la Dirección General de Costas, como actuaciones representativas de las que están por contratar durante 1994, a las que se añaden las que ya han sido contratadas durante el presente año, donde se sitúan concretamente algunas a las que ha hecho referencia el señor Diputado en su pregunta.

Por lo que se refiere a las actuaciones en materia de calidad de las aguas, en el País Vasco nos encontramos

con una situación diferente respecto del resto del territorio, puesto que son competencias que no han sido todavía transferidas y, por lo tanto, en esta materia la Administración central está actuando de forma directa en tanto se produzcan dichas transferencias, como lo hace concretamente en el caso de Ceuta y Melilla, donde tampoco existe una comunidad autónoma con las competencias adscritas.

Por lo tanto, en lo que se refiere concretamente a las obras que afectan al País Vasco, yo diría que de obras en ejecución, el proyecto más importante, que —como digo— está ya en ejecución, es el saneamiento en la comarca de San Sebastián-Pasajes; en cuanto a obras que están en fase de licitación, y que es posible que se consiga llevar a cabo dicha licitación incluso en lo que nos queda de ejercicio presupuestario, se trataría de la segunda fase de la estación de depuración de Galindo. En saneamiento tenemos los saneamientos de los ríos Deva y Oyarzun y actuaciones, también previstas, como una estación de depuración piloto en Azpeitia-Azcoitia. Estas son, desde el punto de vista de las obras de mayor envergadura, las que afectan al País Vasco.

Me queda por contestar las preguntas formuladas por Coalición Canaria. Ante todo quiero decirle al señor Diputado, representante de Coalición Canaria, que la consideración respecto del archipiélago en cualquier materia en la que exista inversión pública entendemos que puede ser la misma que aplicamos cuando se configuró el Plan de Vivienda 92-95, que fue la de dar un trato preferente a Canarias, desde el punto de vista del peso de las aportaciones estatales, en consideración de un criterio objetivo reconocido por la Comunidad Económica Europea, que es el criterio de su carácter de región ultraperiférica. El carácter de región ultraperiférica ha hecho que dentro del Plan de Vivienda y del presupuesto del Ministerio en su conjunto Canarias tenga también un peso numérico que yo creo que es una aproximación correcta a lo que son sus problemas específicos y que, por supuesto, en lo que hace a ese programa medioambiental, al que se ha hecho referencia, como en cualquier otro programa en el cual exista un compromiso de las administraciones territoriales, estamos dispuestos a apoyar en los ámbitos de nuestras disponibilidades presupuestarias.

Se ha hecho mención a acciones equivocadas en años anteriores y se han relacionado varias, respecto de las cuales puede usted imaginar que en estos momentos no puedo tener un criterio, pero sí quería decirle que respecto de las actuaciones en costas y, en particular, de la regeneración de playas existe una preocupación sentida por los propios organismos de la Comunidad Económica Europea respecto al impacto ambiental de determinado tipo de actuaciones de regeneración de playas, preocupación frente a la que debemos extremar nuestras precauciones en cuanto al tipo de actuación concreta que en cada caso desarrollemos.

En ese sentido, por cuanto he podido apreciar en el poco tiempo del que he dispuesto y ante críticas o protestas concretas por algunas regeneraciones de playas, creo que por parte de la Dirección General de Costas se han

acentuado, en el desarrollo de la vigente Ley de Costas, todos aquellos controles, tanto de lo que es el fondo marino como de lo que es la calidad de las arenas que efectivamente se utilizan para la actuación de regeneración de las playas, y en estos momentos los análisis técnicos de que disponemos parecen estarnos indicando que utilizamos técnicas (por lo menos en este caso permítasenos decirlo) que en el ámbito de la Comunidad Económica Europea son consideradas correctas. Por lo tanto, sin ánimo de que esto signifique no seguir avanzando, espero que en el caso de Canarias aquellos proyectos que están previstos en el caso de costas respondan, en primer lugar, al convenio que se firmó en su momento con el Gobierno canario y que, por lo tanto, marca lo que entendemos que es un acuerdo entre ambas administraciones, acuerdo que puede ser complementado, pero que existe (cosa que no hay en todos los casos, pero sí en el caso del Gobierno canario), para desarrollar aquellas actuaciones que han parecido prioritarias en el momento de la firma de ese convenio y que, por lo tanto, entiendo que también pueden ser sujetas a revisión. Las tres obras de depuración que usted me ha mencionado son tres obras que van a ser llevadas a cabo durante 1994 y para las que hay partida presupuestaria. Por lo tanto, en este sentido, creo que podemos considerarnos sin falta ante la comunidad canaria.

Se refiere usted también a las partidas incluidas en la Dirección General de Vivienda y Arquitectura, y concretamente a los convenios de aluminosis y de los patronatos de Vivienda de Las Palmas, de Santa Cruz de Tenerife y de La Laguna. Son tres los patronatos que se trata o bien de remodelar íntegramente o bien de rehabilitar; el convenio firmado en los tres casos es un convenio que preveía una primera aportación presupuestaria por parte de la Administración central, aportación que en los tres casos se ha producido ya durante este año, y a partir de ahí había un plan de actuación donde, a medida que se iban produciendo los desarrollos concretos, el Ministerio iba aportando en todos los casos el 50 por ciento de la inversión total. Ese es el compromiso que tenemos asumido en el caso de los patronatos y el que podremos mantener este año, a pesar de que la partida sea reducida, porque el plan de actuación de desarrollo de estos patronatos, lamentablemente, camina con lentitud.

Yo quiero señalar aquí que son programas que no gestionamos directamente; que la gestión corresponde en los tres casos al ayuntamiento correspondiente, con el apoyo lógico de la comunidad autónoma y de los cabildos, pero que son básicamente los ayuntamientos, con dificultades sin ninguna duda reales, los que están desarrollando las actuaciones urbanísticas previas, que permitirán el desarrollo de buena parte de las viviendas de esos patronatos y la ubicación de las familias en nuevas viviendas —bien ya existentes o de nueva construcción— y la demolición y rehabilitación de los mismos.

Por lo que se refiere al convenio sobre aluminosis, indudablemente es un caso muy semejante. Aquí se va avanzando muy lentamente, no porque no tengamos partida presupuestaria dispuesta en el presupuesto del Ministerio, sino porque las actuaciones que hay que llevar a

cabo para poder demoler y rehacer las viviendas afectadas por aluminosis han encontrado en Canarias, en la mayoría de los ayuntamientos, una enorme dificultad en cuanto a la localización de suelo efectivamente disponible y urbanizable para situar las nuevas viviendas que acogerán a quienes viven, o han vivido, en viviendas con aluminosis. También aquí la forma de trabajar es análoga. Nosotros hemos adelantado determinadas cantidades en este convenio y vamos aportando cantidades a medida que se van realizando las obras; luego el problema, lamentablemente, porque creo que es un problema social importante, sobre todo en alguna isla, es que la gestión del suelo no va lo suficientemente rápida como para poder permitir un mayor éxito en el convenio relativo a aluminosis.

Por lo que se refiere a medio ambiente, ya he dicho que la especificidad en cuanto a región ultraperiférica yo creo que puede ser siempre tenida en cuenta. Algunos Diputados han preguntado por la elaboración de un plan o de una estrategia y he de decirles que la configuración nítida de los compromisos en esta materia van a ser objeto de explicación detallada en varias de las comparecencias que están previstas, entre ellas la del Ministro, que tiene como objeto la explicación de calendarios de distintos planes, así como también la comparecencia específica sobre lo que son los proyectos en cuanto al Plan de Medio Ambiente. Plan de Medio Ambiente que podemos denominarlo obviamente de distinta forma si queremos hacer énfasis en lo que ha venido en llamarse desarrollo sostenible o si queremos hacer mención solamente al aspecto medio ambiental, pero que en cualquier caso es un compromiso prioritario del Ministerio, en el que, como decía al principio de mi intervención, prácticamente partimos de cero, ya que los programas de actuación que existen son programas en los cuales no está suficientemente desarrollada ni la coordinación horizontal interdepartamental ni la vertebración territorial necesaria para que esa política ambiental tenga éxito.

Pidiendo de nuevo disculpas a los señores Diputados por aquellas preguntas que hayan podido quedar sin contestación y agradeciéndoles su atención, podemos continuar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Secretaria de Estado. Le damos opción a que beba, puesto que lleva hora y cuarto hablando sin parar, y queremos expresarle el reconocimiento de esta Presidencia, en nombre de toda la Comisión, por el importante esfuerzo que está realizando para tratar de contestar a las múltiples preguntas que se le han formulado.

Dado que vamos bien de tiempo, afortunadamente, tanto por parte de los Diputados como por parte de la Secretaria de Estado, yo sugiero y abro un segundo turno de preguntas con intervenciones de dos minutos por parte de cada uno de los portavoces.

Tiene la palabra el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: A ver si en esa brevedad de dos minutos, señor Presidente, logro transmitir

tres o cuatro reflexiones políticas que, desde la perspectiva de nuestro Grupo, ha merecido la intervención de la Secretaria de Estado.

Hemos valorado mucho la capacidad, no ya tanto de autocritica sino de reconocimiento de situación que ha significado el evaluar lo mucho que queda por hacer junto con problemas puntuales en alguno de los programas. Señora Secretaria de Estado, valoramos no sólo lo que significa, desde un punto de vista personal, esa capacidad de reflexión sino que la enmarcamos en que sólo la autocritica deja de ser una figura retórica para convertirse en un valor político cuando se hace desde lo realizado. Creemos, desde nuestra perspectiva de Grupo, que, precisamente por lo mucho que se ha logrado hacer en este decenio, estamos en condiciones de reconocer lo mucho que nos queda por hacer; en esas condiciones no es figura retórica sino valor político. Hemos valorado mucho no sólo el fondo sino incluso la precisión y la forma en la que usted ha defendido lo que es posición tradicional de este Grupo Parlamentario, y es que el medio ambiente no es una política sectorial y que se equivocan quienes, en un criterio corporativo, tratan de conseguir expresiones administrativas del máximo nivel cuando lo que importa son las estrategias globales a nivel de Gobierno.

Cuando hice referencia en mi intervención anterior a que nuestra confianza en su éxito futuro no es sólo desde nuestra solidaridad sino desde su propia ejecutoria, hacía relación implícita a lo que usted ha reconocido, y es a su éxito en la capacidad de concertación y coordinación en este complejo Estado de las autonomías en que vivimos, y si eso es válido en todos los ámbitos, lo es mucho más en las políticas ambientales, donde nos vamos a mover, inexorablemente, en el futuro inmediato, entre unos condicionamientos que no sólo van a ser legislativos sino también de criterios y de estrategias de ámbito comunitario, así como de gestión absolutamente pegada al nivel autonómico en el que la realidad se ya a hacer presente.

Por último, quiero hacer referencia a una frase suya que me parece de la máxima pertinencia en estos momentos en el tema que nos ocupa. Dijo usted que no se trata de gastar más sino de gastar bien. Ese gastar bien sólo se puede valorar en función de tener perspectiva, perspectiva no ligada sólo al día y al lugar inmediato, sino que es una perspectiva espacio-temporal. Pues bien, si en algo es difícil tener esa perspectiva, es precisamente en los problemas ambientales, y celebramos que cualquiera de estos aspectos que a vuelapluma he recogido hagan de su intervención algo que estudiaremos detenidamente en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Quiero recordar a todos los Diputados que este segundo turno es para completar preguntas y no para hacer valoraciones, que me parecen muy oportunas y muy dignas, pero que las haremos con posterioridad, cada uno en su entorno apropiado, ya sea de su Grupo o ya sea de los medios de comunicación. Creo que, en estos momentos, para aprovechar el tiempo, procede completar las preguntas que, como ha dicho la señora Secretaria de Estado, hayan podido quedar sin respuesta.

Por tanto, ruego concreción a los señores Diputados a la hora de completar sus preguntas, porque se trata de eso: de recibir información directa ante preguntas concretas.

Tiene la palabra el señor Posada. Dos minutos.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, procuraré seguir sus instrucciones, aunque no es sencillo.

Voy a empezar por vivienda, porque creo que ha sido en donde la Secretaria de Estado, que conoce muy bien el tema, ha insistido más. Creo que ahí hay un punto esencial que debo decir que es positivo, como vengo diciendo desde hace mucho tiempo, y es la colaboración entre la Administración central, las comunidades autónomas y las corporaciones locales, con independencia del poder político que esté al frente. Esta teoría que en Castilla y León yo he defendido, al igual que otro ilustre Diputado del Grupo Socialista, es fundamental para el funcionamiento correcto de la Administración, y tiene que ampliarse también a medio ambiente. No será fácil hacerlo, pero eso exige una disposición por parte de todas las administraciones y, sobre todo, del conjunto de los partidos, puesto que se ha de poner por delante la situación de la Administración sobre la situación de partido. Ello exige cumplimientos exactos de los compromisos y exige también sacrificar el largo plazo por el corto plazo y por el regate político en corto. Indudablemente, esto no excluye que cada administración tenga que cumplir sus propios compromisos, y me refiero, por ejemplo, a lo que decía la Secretaria de Estado de que esta ayuda fiscal a los que viven en alquiler va a tener una buena repercusión. De acuerdo, pero, ¿no se produciría una repercusión mucho mayor -y sabemos que sí- el día en que la Ley de Arrendamientos Urbanos se apruebe adecuadamente y solucione el mercado de alquiler, que está bloqueado fundamentalmente por esa situación? Actuemos en aquellos campos en que hay que hacerlo, volcándonos en ellos, pero busquemos también lo mejor y no el fácil halago a ciertos grupos, sean cuales sean, que quieren proteger sus intereses. Ha dicho que los créditos concertados han llegado a la cifra de 700.000 millones, lo cual a mí me parece positivo porque demuestra que el Plan de Vivienda va hacia adelante, pero yo querría saber si se están restando las bajas, porque estamos viendo que en muchos casos hay cambios dentro de las entidades financieras. Yo me alegro de que se haya alcanzado esa cifra, pero me parece excesivamente alta.

Paso a referirme muy brevemente al Plan de Residuos Industriales. Por mucho cambio de mentalidad que hagamos, siendo discutible ese cambio, siempre será a largo plazo, es decir, que la cantidad de residuos industriales difícilmente va a cambiar. Queramos o no hay que centrarse en el tratamiento, en qué es lo que tenemos y lo que tendremos en los próximos años. Se habla de un centro de tratamiento y clasificación, de una planta de tratamiento integral, y yo pregunto: ¿dónde va a estar situada? ¿Está ya concertado? ¿Se ha hablado con comunidades autónomas? En este tema yo tengo cierta sensación de que no están las cosas demasiado cerradas.

Para terminar, cuando hablábamos de calidad del

agua, yo le preguntaba por las confederaciones, pero también le preguntaba por la propia Dirección General de Calidad del Agua, donde hay una subida de los sueldos de los funcionarios del 50 por ciento; por supuesto que no será subida de sueldos pero sí subida de funcionarios. ¿Por qué sube el número de funcionarios?, ¿qué nuevos funcionarios entran ahí? Sin embargo -y ello me preocupa-, desaparecen las transferencias a corporaciones locales; ahí sí quiero saber si es que hay un cambio de política o si tiene otra explicación.

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

El señor **ALCARAZ MASATS**: También con la brevedad con que ha intervenido el señor del PP durante cuatro minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, han sido tres. (Risas.)

El señor **ALCARAZ MASATS**: Le intentaba colar el IVA, señor Presidente. (Risas.)

Yo le he deseado suerte como mujer indudablemente, pero no mala suerte como socialista. El problema es que este Gobierno en cuanto a medio ambiente no tiene color. No es el verde su color y, desde luego, lo que no está en los Presupuestos se dice que no existe. El problema de fondo es ése y usted ha hecho -y el portavoz socialista así lo ha recogido- una autocrítica que la honra a la hora de hablar de situación insatisfactoria e incipiente, a la hora de decir -y a mi juicio esto tocaba el fondo, la médula de la cuestión- que no existe política medioambiental en España; hay políticas. Por eso yo hablaba de la necesidad de la unidad de gestión, de la necesidad de la unidad de las estrategias porque, indudablemente, ya se están constituyendo ministerios de medio ambiente en toda Europa, incluso aquí en España ya hay consejerías de medio ambiente, y la broma que se ha dado aquí no es tal broma, lo de la biblioteca y medio ambiente. En Andalucía se llama Consejería de Cultura y Medio Ambiente. Está la biblioteca junto al medio ambiente. Por tanto, todo surrealismo cabe cuando no hay una unidad de gestión y una idea clara en torno al tema del medio ambiente, de la ecología en este país. Le digo esto porque usted conoce, como yo, a Queipo de Llano. Queipo de Llano con un solo camión tomó Sevilla. No vayamos a que sin presupuestos empecemos a hacer declaraciones constantes en distintos sitios del país tanto en medio ambiente como en cultura, por ejemplo, y generemos una especie de estrategia que no existe en el basamento presupuestario. Este es el problema de fondo. Yo creo que las declaraciones tanto del señor Borrell como las suyas van en ese sentido de decir que hay ideas pero no hay dinero.

Termino con las tres preguntas que le quería hacer. ¿Quiénes componen el comité de expertos, que es un comité plural de cara al concepto de suelo y al impacto del sector público en el concepto de suelo? En segundo lugar, puesto que se ha hablado de la adaptación de la

normativa española a la Comunidad Europea ¿qué se piensa hacer respecto al procedimiento de infracción abierto por la Comunidad Europea por la incorrecta transposición de la directiva sobre impacto ambiental? A eso me refería yo; en concreto, cuando le hablaba de que no se hacen estudios reales ni siquiera por el Ministerio del señor Borrell. En tercer lugar, si se va a trasponer ya la directiva (ya ha pasado el plazo, un año) de acceso a la información de todos los grupos, personas interesadas en el medio ambiente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alcaraz. Ha consumido tres minutos.

El señor Andréu tiene la palabra por tiempo de un minuto.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, voy a ser muy breve. Simplemente quiero contarle una pequeña anécdota que, a lo mejor, usted conocerá. Son muchos los pueblos con alcalde socialista, o de Izquierda Unida incluso, que se plantean que para construir viviendas de alquiler en sus municipios están dispuestos a ceder el 15 por ciento a que tiende el aprovechamiento medio. ¿Leción que se saca con esto? No hay inversión en vivienda de alquiler pública y los alcaldes, que están muy encima de los problemas y que son terriblemente pragmáticos, están dispuestos a llegar a situaciones de esta naturaleza, aunque a mí me parecen desastrosas.

Yo creo que esto debe hacer reflexionar a este Gobierno sobre cuáles son las carencias que en política de vivienda, y concretamente en política de vivienda de alquiler, está generando la política que está desarrollando el Gobierno. Y fíjese usted que si la inversión en vivienda es un 6 por ciento del conjunto de la inversión del Ministerio, no es ni siquiera un 1 por ciento del producto interior bruto, y sabiendo cómo son las inversiones de países de larga tradición democrática, por no decir socialdemocrática, que rondan entre el 2 y el 3 por ciento, imagínese en la situación en la que nos encontramos. Y no adivinamos en los Presupuestos ni en su desarrollo legislativo ni en la adscripción presupuestaria ninguna partida ni ningún artículo que nos haga sostener esperanzas de que varíe esta situación.

Un último comentario. Usted ha dicho que no solamente hay que gastar sino que hay que gastar bien. Yo le digo que, a nuestro criterio, no solamente hay que intervenir sino que intervenir bien, y que no basta con crear mecanismos de intervención extraordinariamente engorrosos, como los que actualmente tenemos con la legislación del suelo, sino que hay que crear mecanismos de intervención presupuestarios, aunque no sean tan engorrosos los mecanismos legislativos.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo de Coalición Canaria, el señor Martín, ¿tiene algo que añadir? (Pausa.) Puede intervenir por tiempo de dos minutos.

El señor **MARTIN MENIS**: En primer lugar, quiero agradecer el tono en cuanto a que simplemente se reco-

nozca que Canarias es una región ultraperiférica con problemas específicos que no encuentran los representantes del Gobierno central. Este reconocimiento sería un avance importante. Me gustaría que (por supuesto, no ahora sino por escrito) se nos precisara el desglose de costas, porque es importante conocer los detalles. Supongo también que en el Plan de costas estarán los porcentajes de inversión y los porcentajes de extensión de las costas en relación con el resto del Estado. Para Canarias la presión enorme que ha tenido sobre las costas y la degradación enorme que hay sobre sus costas exige una acción especial, desde acciones de disciplina urbanística, combinadas con la responsabilidad de la comunidad autónoma, a acciones de regeneración y de delimitación, incluso con paseos marítimos o franjas que delimiten totalmente lo que es la acción privada de la acción pública. Nos gustaría que nos concretara este punto, específicamente en relación con el municipio de Santa Cruz de Tenerife, que tiene una amplia franja de costa y una presión terrible entre su puerto y su mar. En ese municipio, no sé por qué, parece como si fuera un castigo, sus inversiones son casi cero cuando en Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo, son muy importantes. Yo creo que tienen problemas similares, quizá Gran Canaria puede tenerlos mayores, pero indudablemente ahí parece que ha existido una diferencia importante.

En cuanto a acciones hay alguna como la de Garachico que todavía tiene 750 millones para este año, y yo estoy convencido de que se seguirán tirando bloques al mar. Igual no hay forma de evitarlo, pero lo único que se haga será tirar bloques al mar. Ojalá me equivoque y tenga un resultado real para la defensa de Garachico, pero la historia lo dirá, porque el mar se va a mover.

Respecto a vivienda estoy totalmente de acuerdo con que hay problemas, aunque creo que en el caso de aluminosis la partida no es suficiente. Supongo que, como se podrán hacer modificaciones, porque el convenio contemplaba mayores cantidades que las que están previstas este año, el compromiso de la Secretaría será dotarlo con la cantidad que sea suficiente y al ritmo que se pueda llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Albístur, quiero comunicar a todos los miembros de esta Comisión que sería muy conveniente que ante peticiones de información concreta y precisa, aparte de su expresión oral, se lo comunicaran a la Presidencia por escrito para poderlo transmitir al compareciente apropiado. Con mucho gusto las tramitaremos para que sean contestadas por escrito, pero, por favor, hágannos llegar esas preguntas o esa petición de información complementaria por escrito.

El señor Albístur tiene la palabra.

El señor **ALBISTUR MARIN**: Muchas gracias, señora Secretaria, sobre todo por el reconocimiento de la gravedad de la situación de la costa vasca que, a pesar de que tenga ese pequeño peso específico, yo como alcalde me he peleado con sus predecesores durante mucho tiempo y he

encontrado oídos sordos y ahora encuentro, por lo menos, creo que uno de los oídos abiertos y espero que el otro también, aunque los datos que usted me ha dado, que le agradezco sinceramente la concreción, me sigan pareciendo escasos para esas necesidades y esa urgencia a la que me refería.

A mi modo de entender ha quedado un tema pendiente y no suficientemente clarificado. Le he preguntado en relación con el plan de depuración de la Confederación Hidrográfica del Norte cuáles eran las previsiones de inversión en depuradoras. Usted me ha dado la de Galindo y el ensayo a realizar en Azpeitia. ¿El saneamiento de la bahía de Pasaia y Donostia no tiene esta previsión de depuración? Simplemente quería preguntarle esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Después de cubierto el turno definitivo de preguntas a completar, la Secretaria de Estado tiene la palabra para responder.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): En primer lugar, agradezco la intervención del Diputado del Grupo Socialista que no ha pedido información complementaria y se ha limitado a dotarme de un estímulo adicional en mi tarea en cuanto a un reconocimiento de lo que puede ser, ahora mismo, el esfuerzo inicial de reflexión y de planteamiento de futuro. Espero que sea el principio de una colaboración intensa entre el Gobierno y el Partido Socialista en esta materia, colaboración que, evidentemente, tiene que extenderse al resto de los partidos políticos puesto que, como señalaba el señor Posada y como yo misma he manifestado en mi intervención, éste es un problema que debe poder enfocarse, por lo menos de manera correcta, aunando voluntades, porque los problemas de medio ambiente evidentemente no son sólo de color verde, yo diría que son bastante negros. Por lo tanto, hace falta no solamente el apoyo del Grupo que sustenta la acción del Gobierno sino también una visión constructiva por parte del resto de los grupos políticos.

El señor Posada en su intervención me pide algo que yo he ofrecido, que es ampliar a medio ambiente el enfoque con el cual he trabajado desde mis competencias en materia de vivienda, y en este sentido lo he ofrecido con absoluta sinceridad. Creo que la única manera de trabajar de modo eficaz es integrando desde el primer momento a las comunidades autónomas que tienen competencias de gestión y de desarrollo legislativo, y en el campo medioambiental, igual que en materia de vivienda, hay comunidades de las cuales tenemos mucho que aprender a la hora de establecer estrategias nacionales, porque han sido capaces de llegar más lejos ante carencias de la propia norma estatal o de los programas estatales. Por lo tanto, creo que hay que partir de ese reconocimiento generoso hacia experiencias que a veces se han hecho en solitario, o prácticamente en solitario.

Por lo que se refiere a la necesidad de aprobar la ley de arrendamientos urbanos, evidentemente, se lo está usted

diciendo a una de las personas que más lo ha intentado y que sigue trabajando para que se produzca con rapidez. Como seguramente sabe, el anteproyecto de ley está en la Comisión de Subsecretarios y esperamos poder elevarlo próximamente al Consejo de Ministros, puesto que es una prioridad reconocida por el Ejecutivo, para que pueda volver a tramitarse en las Cortes. Y quiero decir que no desaprovechamos, espero, lo que fue la primera fase de tramitación, que se vio interrumpida por el anuncio de elecciones anticipadas, y hemos incorporado al anteproyecto de ley muchas de las reflexiones que todos los grupos políticos tuvieron ocasión de hacer en la primera fase de tramitación del proyecto de ley en el momento anterior.

Por lo tanto, evidentemente, para hacer una política que estimule el alquiler, lo primero que tiene que haber es una regulación, que será, como cualquier regulación, imperfecta, pero por lo menos se superará la incertidumbre que está bloqueando en estos momentos operaciones de vivienda en alquiler importantes, no sólo y estrictamente operaciones libres, sino operaciones del propio Plan de Vivienda, que están paralizadas a la espera de un esquema normativo nuevo.

Por lo que se refiere a la cifra de los 730.000 millones que hemos convenido con las entidades de crédito, esta cifra es íntegra, naturalmente no ha habido bajas, lo único que ha habido hasta la fecha ha sido incrementos en la solicitud de convenio. Yo tendré mucho gusto de remitirle la lista exacta de los convenios que hasta ahora se han firmado. Voy a ponerle un solo ejemplo, que creo que es importante. La Caixa de Pensiones, que es una entidad de crédito que no había colaborado nunca en materia de política de vivienda, en el actual Plan de Vivienda concedió préstamos el año pasado por algo más de 40.000 millones de pesetas y este año ha comprometido ya y ha concedido préstamos por 60.000 millones de pesetas. Sólo La Caixa. Naturalmente, es un indicador que no nos exime de algo que no he tenido ocasión de comentar en mi intervención y que formaría parte de la sección de autocríticas en esta materia, que es la necesidad de que apoyemos a aquellos segmentos de actuación en materia de política de vivienda que tienen mayores dificultades en cuanto a la obtención concreta de los préstamos y en los que se suele producir por parte de las entidades de crédito la petición de garantías complementarias a la garantía hipotecaria. Me refiero sobre todo a las operaciones de régimen especial y a las operaciones de suelo, donde la garantía resulta a veces valorada como insuficiente.

En ese sentido, una de las novedades del presupuesto de este año es que en el capítulo IV encontrarán ustedes mil millones de pesetas que hemos destinado, en una partida nueva que se denomina «Fondo de garantía», que es la partida presupuestaria que debe alimentar lo que en estos momentos todavía no es más que un proyecto de norma en el que estamos trabajando para la constitución de un fondo de garantía complementaria que deberá apoyar lo que sean operaciones que tengan ese tipo de dificultades, y que creemos que deben ser obviamente

prioritarias en la resolución o en la actuación en materia de política de vivienda.

Me ha vuelto a preguntar —no le había contestado antes— por temas relativos al número de funcionarios correspondientes a la Dirección General de Calidad de las Aguas que, como saben, es una Dirección General de muy reciente creación y que viene de un desglose de lo que era exclusivamente la Dirección General de Obras Hidráulicas, pero no voy a entrar en un detalle que sinceramente desconozco. No sé si el Subsecretario que va a comparecer después en materia de los funcionarios adscritos a la Dirección General de Calidad de las Aguas podrá dar algún dato ulterior; si no, por supuesto, le contestaré por escrito a esta pregunta, que creo que es la única que había quedado sin contestación.

Al señor Alcaraz quiero decirle que, quizás, mi exposición ha sido tan larga que se ha perdido algunas partes de la misma, porque indudablemente yo he insistido en una serie de cosas y he afirmado otras que veo que no las ha podido recoger. Lamento haberme extendido tanto, quizás eso haya hecho perder atención por parte de los señores Diputados.

Concretamente, respecto a la declaración de impacto ambiental y respecto a la trasposición de la directiva de acceso a la información en materia medioambiental, he dicho que eran dos de las urgencias con que nos encontrábamos y que íbamos a intentar, de manera inmediata y a corto plazo, resolver. Y precisamente acerca de la primera de ellas, la de la queja comunitaria respecto a la trasposición en materia de declaración de impacto ambiental, me he referido a que ha sido un compromiso reiterado ahora con ocasión de la concesión con cargo a los fondos de cohesión de determinados proyectos medioambientales. Por lo tanto, el compromiso está asumido no sólo frente al conjunto de la sociedad española, obviamente, sino incluso respecto a las instituciones comunitarias que nos dan un margen corto para que resolvamos sobre este tema.

Eso va a significar, entre otras cosas, la necesidad de reorganizar y fortalecer las estructuras existentes en la Dirección General de Política Ambiental respecto del desarrollo de esta tarea, que consideramos fundamental, aunque insisto en que considero todavía más fundamental que se entienda el análisis de impacto ambiental no exclusivamente en el momento de la declaración de impacto ambiental sino, previamente, en lo que es la planificación de las infraestructuras. En ese sentido aprovecho para comentar que tanto el Plan Hidrológico Nacional como el Plan Director de Infraestructuras están siendo sometidos en estos momentos a un análisis, desde el enfoque de lo que es su consideración en el ámbito medioambiental, para que, cuando definitivamente ambos planes vean la luz, sean más positivos e incorporen esa visión «a priori» que creo que debe presidir nuestra actuación en esta materia.

Por lo que se refiere a la unidad de estrategias, creo que es exactamente lo que he dicho. Es decir, más que una unidad de gestión lo que hace falta es que haya una unidad de estrategia, y desde luego corresponde al Ministe-

rio, que lleva en su propia denominación el medio ambiente, el ser capaz de liderar una unidad de estrategia en materia medioambiental. Démosos un cierto margen para demostrar que tenemos esta voluntad política, porque indudablemente no es una tarea fácil, no es una tarea a corto plazo y, en ningún caso, el presupuesto del año 1994 puede ser una muestra de esa voluntad, porque, como usted mismo ha señalado, tenemos, primero, que resolver problemas de carácter normativo que nunca aparecen reflejados en el presupuesto y, si aparecen, es en tan mínima medida, en cuanto a los estudios que puedan apoyar determinadas decisiones, que no son significativos.

Por lo que se refiere a la composición del comité de expertos, también he dicho en mi intervención que no ha sido todavía creado, sino que se anunció como compromiso hace una semana y que, en estos momentos, el Ministro dispone ya de un texto sobre la configuración, las tareas y los posibles miembros de ese comité acerca del cual el Ministro deberá decidir en los próximos días y, a través de una resolución o de una orden ministerial, crearlo. Les puedo anticipar que, como he dicho antes, será un comité en el cual existan personas con posiciones de partida absolutamente distintas, desde quienes defienden que es la iniciativa privada la que debe resolver los problemas del suelo hasta quienes están en una línea más acorde con lo que han sido algunos de los enunciados en mi propia exposición. Por tanto, habrá, obviamente, urbanistas; habrá un número importante de gestores públicos —tanto autonómicos como municipales—, que en estos momentos están desarrollando personalmente lo que creemos que son buenos ejemplos de lo que se puede hacer con la actual normativa urbanística y que, por tanto, me parece oportuno que se integren en una comisión de expertos desde lo que es el valor de su propia experiencia; habrá personas pertenecientes al mundo académico que, desde el análisis administrativista o economicista, pueden tener enfoques disciplinares específicos que afectan al tema del urbanismo. En suma, esperamos que sea un comité donde, evidentemente, no estarán todos los que son, pero espero que, al menos, todos los que estén sean lo suficientemente interesantes como personas a la hora del debate que debe desarrollarse y que el propio Tribunal de la Competencia nos dice en su informe que es necesario.

Al señor Andréu tengo que recordarle que, en materia de política de alquiler, hemos dicho muchas veces que no estamos satisfechos con la escasa presencia del sector público en materia de oferta de viviendas de alquiler y que en el Plan de Vivienda hemos hecho, hasta ahora, lo que hemos podido, es decir, hemos hecho un diseño donde los incentivos que corresponden a las viviendas en alquiler son los más altos de todo el plan: préstamos al 4 por ciento en el caso de viviendas de alquiler de régimen especial, préstamos al 7 por ciento en el caso de viviendas de régimen general y subvenciones de hasta el 25 por ciento a fondo perdido para viviendas de alquiler. Todo ello configura que la modalidad de actuación en alquiler es la que goza de las mayores ayudas. Evidentemente, eso

no es suficiente, lo sabemos bien. Sabemos que en este caso hay problemas que, por una parte, pueden resolverse parcialmente exigiendo una nueva regulación de carácter estatal, pero además debemos seguir insistiendo en incentivos de carácter fiscal, que potencien tanto la oferta como la demanda, y en algo que es más difícil de medir—como todo aquello que no suele aparecer en los presupuestos—, que es el hecho de ser capaces de dinamizar en España experiencias como las que existen en otros países en cuanto a operadores especializados en el campo de la gestión, porque hay muchos ayuntamientos que están dispuestos a ceder suelo, pero hay muy pocos que estén dispuestos a gestionar parque de vivienda en alquiler, ya que la experiencia es muy mala en estos momentos; hay una morosidad alta y gran dificultad de gestionar el cobro de esos alquileres por parte de ayuntamientos con escasos medios técnicos y humanos. Lo primero que debemos perseguir es la potenciación de operadores lo suficientemente capaces de abordar la gestión, la administración y el mantenimiento de parques de viviendas, cuyos ocupantes—y lo ha demostrado muchas veces la experiencia de la vivienda pública en España hasta ahora— no tienen nada claro cuál es el límite entre la propiedad y la no propiedad. En este sentido, creo que esa experiencia pesa mucho en estos momentos y es una de las dificultades con las cuales nos encontramos, y aunque estamos, de alguna forma, intentando ayudar, al menos desde el punto de vista financiero, en lo que sigue a la promoción de las viviendas creemos que no es suficiente.

Hay otro campo de actuación en materia de política de vivienda que creemos que es fundamental para promover la vivienda en alquiler, que es el que se ejecuta a partir del apoyo a la rehabilitación. En esa materia, este año hemos promulgado un nuevo Decreto donde hemos simplificado poderosamente el acceso a las ayudas estatales, y en particular hemos establecido ayudas, que son de la mayor entidad cuando la rehabilitación de los inmuebles lleva después a destinarlos a alquileres a precio tasado. Son las operaciones, dentro del Decreto de rehabilitación aprobado este año, que gozan de las mayores ayudas, porque creemos que el número de viviendas vacías que existen en España, el número de viviendas degradadas y, por tanto, la oferta ya construida, hacen que la política de fomento de alquiler no sea sólo una política de fomento de nueva construcción, sino sobre todo de adecuado aprovechamiento del parque ya construido. Por tanto, incidiremos todavía más de lo que hemos hecho hasta ahora en materia de rehabilitación.

Por lo que se refiere a que sólo nos gastamos el 1 por ciento, tengo que volver a decir lo mismo: «y dentro de ese 1 por ciento, qué poca eficacia tenemos». En estos momentos, en el presupuesto de vivienda seguimos pagando subsidios a operaciones concedidas hace diez y quince años que están sujetas a programas en los que no se verifica con posterioridad si la situación de los beneficiarios justifica que siga gastándose ayuda pública en ellos. Eso es algo que hemos eliminado en el actual Plan de Vivienda, donde la subsidiación solamente dura cinco años, salvo que el beneficiario de la ayuda vuelva a de-

mostrar su situación. Pero sabemos perfectamente que en ese escaso 1 por ciento todavía tiene un peso muy importante la herencia de un pasado en el que la política de vivienda se concebía, sobre todo, como una política de estímulo a la construcción y, desde luego, no estaba presidida por una mayor finura en cuanto a la eficacia de los instrumentos. Yo creo que en eso tenemos todavía mucho que avanzar y, desde luego, dentro del gasto público en vivienda, nunca se menciona más que lo que es ayuda directa—y creo que ya lo hemos comentado—. Sin embargo, en ayuda fiscal es donde creemos que, incluso, caben reformas más importantes que la pequeñísima reforma que supone en estos momentos haber introducido un techo más alto para la desgravación fiscal en materia de alquiler.

Pido disculpas al Diputado de la Coalición Canaria porque, efectivamente, con anterioridad no le di el desglose. Tengo un cierto desglose aquí, pero si no es suficiente, me lo puede decir.

Previamente, quiero decirle que en los programas de costas, además de lo que es la inversión pública que aporta el Ministerio, hay una participación de los ayuntamientos en la que, a veces, no es la aportación económica la más importante, sino que es la aportación desde el punto de vista urbanístico la que muchas veces bloquea o impide que se hagan determinadas operaciones de la política de costas, y temo que algunas de las operaciones que pueden ir con retraso o no ser en estos momentos satisfactorias puedan responder a problemas de tipo urbanístico más que a la voluntad o al deseo, por parte de la Dirección General de Costas, de intervenir en determinadas operaciones en el archipiélago canario.

Por lo que se refiere a operaciones que están contempladas en el presupuesto de 1994, dentro de las partidas presentes en el proyecto, en Las Palmas está contemplada la regeneración y paseo marítimo en la Playa de las Canteras; el paseo marítimo y la mejora de la Playa de Arinaga; el tratamiento del borde marítimo entre San Cristóbal y Guinguada, también en Las Palmas; en la isla de Tenerife, la ampliación y mejora de la Playa de Martiánez, en el Puerto de la Cruz; la regeneración de la Playa de Vallehermoso, en la Gomera, y la regeneración de la Playa de Tijimiraque, en Hierro, que son dentro de la provincia, pero no en la isla de Tenerife, que veo que es la que más preocupa al señor Diputado.

En lo que respecta al convenio de aluminosis, quiero decirle que, como en el resto de convenios, por la mecánica del gasto a la que ya he hecho mención, vamos transfiriendo fondos a medida que avanzan. Por ejemplo, este año la partida que inicialmente habíamos establecido para el convenio de aluminosis en Canarias, de acuerdo con el propio Gobierno canario, tuvimos que reducirla a la vista de que el programa iba más lento de lo deseable. Por tanto, igual que hacemos una modificación a la baja cuando vemos que no nos vamos a gastar ese dinero y lo aplicamos en otros programas, en caso de que cambie el ritmo, evidentemente, nuestra voluntad es cumplir los compromisos que hemos firmado con las administraciones territoriales del Archipiélago.

Por último, el Diputado del Grupo Mixto creo que ha reiterado una pregunta concreta sobre depuración. Lo lamento, pero la información de que dispongo se limita a la que le he dado. Por tanto, si no le importa, le contestaremos por escrito cuál es la situación del proyecto al que ha hecho referencia. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Cristina Narbona.

Creo que es el sentir de toda esta Comisión, que aparte de las respuestas concretas y precisas, ha dado satisfacción a todos los grupos parlamentarios. Yo me congratulo de ello y de que hayamos podido terminar en el tiempo previsto.

Sugiero en este momento cinco minutos de descanso para poder recibir al Subsecretario de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. **(Pausa.)**

- DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (LLARDEN CARRATALA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS: SOCIALISTA (número de expediente 212/000078), POPULAR (número de expediente 212/000170) y MIXTO (número de expediente 212/000132).

El señor **PRESIDENTE**: Señores diputados, por favor, vamos a respetar el tiempo, puesto que en estos momentos el Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, don Antonio Llardén Carratalá, lleva ya más de media hora en la sala. Le agradecemos la delicadeza que ha tenido por venir un poco antes aprovechando la oportunidad de terminar la sesión anterior con media hora de antelación para ir acelerando el proceso de trabajo de la Comisión. No ha sido así, pero ha podido presenciar la intensidad con la que los diputados han preguntado a la señora Secretaria de Estado del Medio Ambiente y Vivienda y con la misma intensidad -estoy convencido-, aunque con menos quórum del que había hace unos minutos, aunque espero que cambie dentro de algunos segundos, vamos a iniciar la comparecencia del Secretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, agradeciéndole, en primer lugar, su disponibilidad y, en segundo lugar, rogando a los grupos que han solicitado su comparecencia la misma brevedad que en la sesión anterior.

Para ello, empezamos con el portavoz del Grupo socialista señor García-Arrecciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Llardén, por su comparecencia para estos presupuestos.

No tengo ningún reparo en decir que dentro de un escenario general de austeridad de los presupuestos y con los objetivos básicos de controlar la inflación y el déficit público, los presupuestos de este Ministerio, junto con los presupuestos de gasto social, son excepciones muy gozosas para nosotros. Realmente, el presupuesto del Mi-

nisterio que nos trae aquí se sale de esa tónica general de austeridad y sostiene un nivel de inversiones que a nuestro criterio es muy ajustado a las necesidades reales del país. Nosotros quisiéramos escuchar de usted los criterios económicos y políticos que han permitido esa realidad gozosa de que los presupuestos de este Ministerio se salgan de la tónica general de austeridad y las prioridades de actuación del Ministerio que se derivan de los criterios que han permitido mantener ese alto nivel de inversiones para los próximos años y, en concreto, para el próximo ejercicio.

En inversiones, me parece que todos estamos de acuerdo en que este Ministerio actúa con inversiones de carácter hiperanual. Las inversiones de este Ministerio no se pueden ver en el corto espacio de tiempo de un año porque responde, en general, a grandes planificaciones que tienen, por tanto, reflejo en este presupuesto con unos antecedentes de años anteriores y con unos consecuentes de los años futuros.

Las tres grandes partes sustanciales de las grandes planificaciones del Ministerio que hemos tenido ocasión de escuchar aquí son el PBI, los planes de cuenta y su concreción en un plan nacional y el anunciado nuevo Plan Estratégico Nacional de Medio Ambiente. Este último es una idea apenas nacida; no tiene, por tanto, el grado de materialización en los presupuestos que si creemos es posible encontrar respecto del Plan Nacional Hidrológico y del Plan Director de Infraestructuras. Por eso nosotros quisiéramos saber de qué manera la realidad presupuestaria de este año se ajusta ya a esas planificaciones estratégicas de futuro que, aunque no están formalmente aprobadas por el Gobierno ni son formalmente conocidas por esta Cámara, si están en el acervo cultural de la mayoría de los Diputados de la Cámara y son de un general conocimiento. Por tanto, queremos saber si los presupuestos de este año ya caminan por las sendas de inversión previstas y por los compromisos previstos en estas dos grandes planificaciones.

Quiero referirme también a un asunto que es de la mayor importancia y sin cuya explicación concreta los créditos que aquí vamos a ver en los próximos días pudieran no tener la significación real que yo creo que tienen. Como consecuencia de ese carácter estratégico hiperanual de las inversiones, a nadie escandalizará que yo diga que la mayoría de los créditos recogidos en los Presupuestos de este año están comprometidos ya por actuaciones anteriores. Ese mecanismo de cierre aparente tiene su salida en que la propia Ley de estos Presupuestos autoriza al Ministerio a contratar, con cargo a próximos ejercicios, cantidades que oscilan entre el 70, el 80 o el 90 por ciento.

Nos interesa saber el saldo neto real, es decir, deducir las actuaciones ya comprometidas, incorporando las actuaciones que son posibles con cargo a próximos presupuestos y conocer con carácter más o menos justo el crédito real disponible para licitar obras y para adjudicar obras en el próximo ejercicio, con objeto de poder sostener que los presupuestos, entre otras influencias importantes, van a tener la de despejar incertidumbres que

puedan existir en el sector de la construcción especialmente afectado por estos presupuestos. También deseamos conocer los resultados de ejecución presupuestaria del año en curso en cuanto al crédito comprometido y al reconocido y las cifras que ustedes tengan como una previsión a finales del ejercicio en curso. Asimismo, quisiéramos preguntarle algo que hemos dicho reiteradamente y que volvemos a sostener en este año. Nos parece —la palabra quizá sea fuerte, pero es así— una injusticia que por la vía del no pago de expropiaciones algunas decenas de miles de ciudadanos estén financiando con su propia renta las inversiones del conjunto de la sociedad. Por tanto, nos interesa saber cuál es la situación real de las deudas pendientes por este concepto y las previsiones que recoge el Ministerio para reducirlas al mínimo exigible por el propio procedimiento administrativo.

Por último, también quisiéramos conocer la deuda administrativa real que tiene el Ministerio con las empresas de construcción, con el Seopan, para entendernos, porque generalmente a través del mecanismo de subcontratas de las obras públicas la deuda formal del Ministerio con las empresas constructoras se transmiten a las subcontratas y terminan provocando en la cola del proceso graves problemas a empresas que no tienen la capacidad financiera de resistir el impago de las deudas pendientes que si pudieran tener las empresas que teóricamente han sido adjudicatarias de los concursos de obra. Estas son las cuestiones que nos interesaría conocer, el reflejo que tienen en el presupuesto de este año para hacernos un mejor criterio de las realidades económicas que subyacen debajo del presupuesto del Ministerio y de la ingente cantidad de cemento que van a mover; queremos saber cómo afecta realmente este cemento a las realidades económicas y sociales más profundas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García-Arrecciado, por su concreción y brevedad.

Tiene la palabra el señor Posada, en nombre del Grupo Popular.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Subsecretario le damos la bienvenida aquí en esta comparecencia y, tras las preguntas de carácter general que hace el portavoz del Grupo Socialista, yo voy a hacer preguntas más bien de tipo concreto.

Le ruego que si alguna de ellas porque no sea capaz, no la conozca o incluso no tome nota a lo mejor de lo que yo digo, no la contesta ahora que, por favor, me la conteste por escrito.

Comenzaría diciendo, por empezar por el año 1993, que ya hubo un ajuste presupuestario, en verano de este año, de 27.000 millones de pesetas. Yo querría saber en qué proyectos del Ministerio han repercutido y cómo estos recortes presupuestarios.

Si entramos en el presupuesto de 1994 en el Capítulo 1: Subsector Estado, hay un epígrafe relativo a otro tipo de personal que tiene un aumento de 400 millones de pesetas. Convendría saber a qué personal; cuál es la justificación de esa subida y por qué ocurre esto.

Una tercera pregunta que haríamos, que yo creo que el señor Subsecretario ha oído cuando se le ha hecho a la señora Secretaria de Estado de Medio Ambiente, es la relativa a la de las confederaciones como organismos comerciales donde no sé si esa austeridad global del Ministerio se aplica de la misma forma y ponía el ejemplo de ese 20 por ciento de incentivos de rendimiento a la Confederación Hidrográfica del Sur. Es decir, ¿hay un control realmente de lo que ocurre en las confederaciones?

El presupuesto de esta sección, que tiene un crecimiento global del 14 por ciento prácticamente, en el Capítulo 2 sube un 22,5 por ciento. Eso se ve leyendo cuáles son los motivos, parece que hay pago de deudas, pero yo creo que en un momento de austeridad en los gastos corrientes una subida de este tipo exige una explicación exhaustiva de por qué se produce y por qué tiene que producirse precisamente en este año.

Tendríamos mucho interés en conocer la relación de proyectos de infraestructuras y medio ambiente que han sido presentados en Bruselas para recibir financiación del Fondo de Cohesión; es decir, qué proyectos están ya aprobados y cuáles se están preparando para presentar. ¿Se han presentado más de los que parece que había como fondos? Nos gustaría conocer la previsión del Ministerio sobre la financiación que recibiremos en 1994 procedente del Fondo de Cohesión y de los Fondos Feder y, a su vez, de los mismos fondos qué hemos recibido en 1993.

Hay un tema que no es estrictamente presupuestario, pero yo sí quiero que el señor Subsecretario del Ministerio exprese su opinión porque es importante, que son los planes de desarrollo regional para el período 94-97 que tienen que estar en Bruselas antes del 30 de octubre, que tienen que ser aprobados por el Gobierno. Ya sé que esa responsabilidad es del Ministerio de Economía y Hacienda, pero la repercusión que tiene sobre las obras públicas en general, el Ministerio y comunidades autónomas es enorme; por lo tanto, es algo de lo que quiero saber qué ocurre, porque estamos muy cerca del 30 de octubre.

El portavoz socialista pregunta por expropiaciones, por deudas, lo que me hace sospechar que ha hecho una buena labor el Ministerio para rebajar esas expropiaciones y deudas, pero yo pregunto por ello también porque me interesa conocerlo. Quiero saber también cómo se está haciendo ese pago, es decir ¿se están adelantando cantidades que se tenían previstas? ¿Se está pagando con lo previsto en el presupuesto? ¿Se están compensando deudas? Esto es algo que ha surgido y que se ha dicho, ¿y qué significa compensación de deuda? ¿Se está aplicando esto a los suministradores, sobre todo a empresas consultoras del MOPI? Eso es muy importante porque se puede estar compensando deudas con minoración de ingresos.

Preguntaría ahora el detalle de algunas partidas presupuestarias que yo creo que es interesante conocer, por ejemplo, en la partida del Programa 511 B Servicio 01: campañas de promoción de infraestructuras con 205 millones de pesetas. ¿Qué es eso? ¿Es contar que se están haciendo muchas cosas o es decir lo que se está haciendo

para conocimiento de los ciudadanos y que puedan utilizar mejor esas infraestructuras? Esto es importante con-
testarlo.

Hay una partida de 1.726 millones, en el Programa 511.D, Servicio 06, para proyecto de reforma de edificios de los nuevos Ministerios. Esto es algo que se está haciendo durante años, que no es el primero. ¿Qué obras se están realizando? ¿Qué se pretende hacer con esos 1.726 millones?

Finalmente, y para terminar, no quiero extenderme, hay un tema que ha surgido en un momento de austeridad para todos, en que todos los trabajadores, sobre todo los que están perdiendo su empleo están teniendo que hacer grandes sacrificios, hay esa polémica de si existen contratos blindados en la Administración, llamando contratos blindados a sucedáneos, es decir, creo que no podemos engañarnos, no se trata de que sea exactamente un contrato blindado, sino si hay un seguro con despido, etcétera, es decir, asegurar a altos directivos, no, por supuesto, del Ministerio, obviamente, ya lo sé; sino de organismos autónomos o empresas que tienen relación o dependen del Ministerio que tienen esa situación. Mi pregunta concreta, señor Subsecretario, es: ¿conoce si existen esos contratos en el área que tutela el Ministerio? Si los conoce, y existen, ¿qué opinión tiene sobre ello? ¿Como -me atrevo a adelantarme- se van a suprimir esas situaciones que no se compadecen con la situación general del personal laboral en toda España, incluido el propio funcionario y personal laboral del servicio del Estado al que se van a aplicar esos planes de empleo?

Estas son las preguntas del Grupo que le haríamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguien del Grupo Mixto, que era el tercer solicitante de la comparecencia? ¿No? En ese caso, con mucho gusto damos la palabra al señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Voy a intentar ser breve y resumir el pequeño alud de preguntas que los dos diputados me han hecho, con todo derecho, evidentemente.

En primer lugar, uno de los criterios generales que informan el presupuesto del año 1994 del Ministerio es, evidentemente, un objetivo central del Gobierno, el mantener el dinamismo de la inversión pública en infraestructuras en el marco del Plan Director. El presupuesto del año 1994 del Ministerio es el primer presupuesto que recoge ya la impronta del Plan Director de Infraestructuras. Este es un elemento clave que entiendo que el Ministro cuando comparezca en el Pleno ampliará, pero que es la base de nuestro presupuesto, como bien señalaba el portavoz socialista, porque es de los pocos ministerios que ha tenido un presupuesto expansivo en un año de presupuestos restrictivos.

Evidentemente, el objetivo principal que se persigue con esto es el de animar la inversión pública, especialmente en el sector de la construcción. Recordemos que la

construcción representa, aproximadamente, un valor añadido del 10 por ciento del PIB, con un nivel de empleo similar y, por lo tanto, todo lo que hagamos en esta línea es animar directamente la inversión pública.

El contexto en el cual se aprueba el presupuesto que estamos discutiendo además tiene un antecedente importante; me permito dar este dato como primicia a los señores Diputados de esta Comisión, que es el proceso de licitación de obra pública del Ministerio en lo que va de año. Como bien conocen los señores Diputados de esta Comisión, cuando estamos discutiendo un presupuesto en realidad lo que estamos viendo es la consecuencia de lo que se ha licitado el año anterior. Según los últimos datos del Ministerio, de enero a septiembre de 1992 se licitó obra por un total de 267.000 millones de pesetas. Pues bien, en el mismo período de enero a 30 de septiembre de 1993 hemos licitado obra por valor de 615.000 millones de pesetas, es decir, un 213 por ciento de incremento. Evidentemente, esta obra que hemos licitado a lo largo de 1993, «grosso modo», se corresponde con la que se va a contratar y ejecutar a partir de 1994; por tanto, hay una recuperación de la actividad licitadora del Ministerio y de los agentes que dependen del mismo. Dicho esto, paso a referirme ya directamente al presupuesto.

Efectivamente, el presupuesto agregado del Ministerio es de un billón 265.000 millones -en cifras redondas, sin entrar en detalle-, lo que representa un 15,4 por ciento de incremento con respecto al presupuesto del año en curso 1993. Dentro de ese presupuesto destaca con luz propia el incremento en el capítulo VI de inversiones, que es el capítulo que de alguna forma marca la actividad principal del Ministerio y que supone más del 50 por ciento del presupuesto del mismo, que va a ser de 710.000 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 16 por ciento con respecto al año 1993. Esta es quizá la cifra más significativa de todo el presupuesto. Aprovecho también para decir de pasada -y con ello contestó en parte alguna pregunta, aunque después responderé concretamente a cada una de ellas- que si los señores Diputados comparan el presupuesto del año 1993 con el de 1994 verán un aparente incremento del 1,8 por ciento, al pasar de 49.400 millones a 50.300 millones. Ese 1,8 por ciento es aparente, ya que realmente el capítulo I del Ministerio está congelado; lo que sucede es que en el presupuesto que aprobó el Parlamento para el año 1993 no se tuvo en cuenta, lógicamente, lo que posteriormente hizo el Gobierno, que fue dar un 1,8 por ciento de incremento, como recordarán, al personal de los ministerios; el capítulo I real de 1993 va a ser exactamente igual que el que está presupuestado para el año 1994; por tanto, ese 1,8 -valga la expresión- es ficticio.

El capítulo II, de gastos corrientes, disminuye en casi un siete por ciento, pasando de 12.400 millones a 11.600, fruto de la política que ha seguido el Gobierno y especialmente de la política que estamos siguiendo en el Ministerio de intentar reducir gasto corriente (teléfonos, etcétera).

En el capítulo IV ha habido un importante incremento en las transferencias corrientes, que pasan de 193.000

millones a 255.000, lo cual se explica fundamentalmente por el incremento de las transferencias en crédito corriente a RENFE. Si es necesario podemos ampliar este tema.

El capítulo VI ya hemos dicho que es el que se incrementa de forma más clara y en el que pasamos a los 710.000 millones. Finalmente, las transferencias de capital también se incrementan en un cinco por ciento, pasando de 163.000 a 171.000 millones de pesetas.

Estas son las macrocifras del presupuesto, yendo rápido.

El portavoz socialista me preguntaba de pasada sobre el tema de deudas y expropiaciones y el señor Posada también me ha hecho algunas preguntas al respecto que trataré de responder.

Expropiaciones. Efectivamente, el Ministerio acumuló, especialmente a finales del año 1991, una importante bolsa de deuda con respecto a las personas que habían sido expropiadas, fruto del incremento de la obra pública. En el año 1993, como conocerán bien los señores Diputados, se puso ya una partida explícita para pago de expropiaciones que, si no recuerdo mal, aunque estoy hablando de memoria, era de 54.000 millones de pesetas; pues bien, esa partida se está ejecutando con toda normalidad (después daré los datos de ejecución del presupuesto), pero probablemente vamos a superarla y yo creo que terminaremos el año 1993 habiendo pagado unos 65.000 millones de pesetas de expropiaciones pendientes. Esto quiere decir que, en principio, iniciáramos el año 1994 simplemente ya con lo que podríamos denominar la deuda viva normal de expropiaciones que en todo momento tenemos en el Ministerio, fruto de los diferentes procesos de expropiación. Para el año 1994 está prevista una cantidad específica de 41.000 millones de pesetas para hacer frente a esa deuda viva, tanto la que vamos a tener a 1 de enero como la que se irá generando, pero insisto en que, con los 65.000 millones de pesetas que habremos pagado de expropiaciones, consideramos que prácticamente habremos agotado lo que podíamos llamar deuda histórica de expropiaciones.

En cuanto a deuda con las constructoras, fruto también del proceso inversor fuerte de los años 89, 90 y 91 y, evidentemente, como el señor Posada señalaba, de los recortes presupuestarios que en diferentes momentos se sufrieron, se acumuló con las empresas constructoras un determinado volumen de deuda que a partir de finales del año 1991 principios del 92 se regularizó, de forma que en el año 1993 -naturalmente, estoy haciendo una previsión de aquí a final de año, pero con los datos que tengo ahora mismo puedo casi poner la mano en el fuego por ella- habremos pagado un total de 80.000 millones de pesetas de deuda llamémosle extraordinaria a las empresas constructoras, con lo cual iniciaremos el año 1994 prácticamente ya sin ninguna deuda con las mismas, salvo lo que está pendiente de pago de forma natural.

Quiero aclarar en este punto que, a veces, cuando discutimos las estadísticas sobre temas de deudas podemos tener algún tipo de confusión, pero existen tres elementos

fundamentales a tener en cuenta. Por una parte están las deudas estrictamente hablando, que son realmente las relativas a la obra ya ejecutada y certificada y que, por el motivo que sea, no se ha satisfecho su pago. Un segundo factor que a veces se introduce incorrectamente en el capítulo de deuda es el de los expedientes de modificados o de obras complementarias que se están tramitando en el Ministerio y que hasta que no tienen la aprobación técnica y económica formalmente no es una obra a realizar; esto a veces, en algunas de las estadísticas, se suma e incrementa el volumen de deuda, pero real y técnicamente no sería deuda. Hay también un tercer elemento que no se suele tener en cuenta, pero que restaría, y es el anticipo de obra viva que el Ministerio mantiene vivo con todas las empresas constructoras; ese anticipo, a fecha de hoy, es, aproximadamente, de unos 51.000 millones de pesetas. Por tanto, si cogemos el total de deuda y le restamos los 80.000 millones que a finales de año habremos satisfecho, la deuda viva pendiente habitual que quede por el movimiento de papeles prácticamente va a ser igual a ese anticipo de deuda, en términos macro, claro es, no digo de empresa a empresa. Entendemos, por tanto, que en 1994 el Ministerio de Obras Públicas habrá regularizado totalmente su deuda con las constructoras y que ese tema no va a suponer un obstáculo importante.

Otro dato interesante es el tiempo medio con el que estamos pagando a las empresas constructoras, referido, por supuesto, al Ministerio de Obras Públicas; evidentemente, no hablo de otros ministerios. El tiempo medio desde que un ingeniero a pie de obra certifica en cualquier punto del país que se ha realizado un determinado volumen de obra hasta que ese papel sale del Ministerio debidamente autenticado por la Intervención General del Estado es en estos momentos de 25 días, y el tiempo medio que el Tesoro está tardando en pagar esa orden de pago es de 45 días, lo que nos da una suma de 70 días de media, que es lo que, desde hace unos seis meses, se está manteniendo en el ritmo de pago a las empresas, inferior, por tanto, a los 90 días que de alguna forma recoge la Ley de Contratos y que podíamos considerar que es lo habitual en el terreno mercantil. Evidentemente, ahí no está incluida esa deuda histórica acumulada (los 80.000 millones) que hemos satisfecho a lo largo del año.

Un tercer elemento que hay que tener presente a la hora de considerar el presupuesto del año que viene y por el que los dos Diputados me han preguntado de una forma u otra son los techos que nos ha autorizado el Ministerio de Hacienda para el año próximo. Efectivamente, la Ley Presupuestaria establece unos techos del 70, 60 y 50 por ciento y el presupuesto que estamos discutiendo en estos momentos y que tiene que ser aprobado o no por el Parlamento establece unos techos mayores, del 90, 80 y 70 por ciento, tal y como aparece en el anexo del texto de los Presupuestos. Esto quiere decir que si sumáramos las cantidades de techo que nos autoriza el Ministerio de Hacienda tendríamos del orden de un billón y medio de pesetas totalmente libre, que son los techos que nos autorizan a endeudarnos a partir del año

1994, más la parte de presupuesto del año 94 que no está comprometida en el inicio del ejercicio.

Cuando fui nombrado Subsecretario del Ministerio en 1991 recuerdo que, prácticamente, el presupuesto con el cual iniciamos el año estaba comprometido en un 99 por ciento, lo cual quiere decir que todas las desviaciones -y de ahí vinieron las deudas-, efectivamente estaban ya fuera de presupuesto. Pues bien, con la política un poco de austeridad que se ha seguido y, evidentemente, con las mayores dotaciones presupuestarias que nos ha dado el Parlamento en definitiva, el año 1994 lo podemos iniciar con aproximadamente un gasto comprometido de un 60 por ciento, lo cual quiere decir que queda ya un 40 por ciento de esa cifra, más ese billón y medio, que serían los techos que podemos contratar. Esto es lo que me permite decir con toda autoridad y modestia que las previsiones del Plan Director de Infraestructuras y del Plan hidrológico, en el momento en que sean aprobados, están perfectamente comprendidas dentro del Presupuesto de 1994. El Presupuesto para 1994 parte de la hipótesis que vamos a desarrollar, el Plan Director de Infraestructuras y el Plan hidrológico, lógicamente con las modificaciones que el Parlamento estime oportunas, pero en términos presupuestarios caben dentro del Presupuesto.

Hay un último elemento que quizá pueda ser oportuno introducir en este momento. Me refiero a la célebre discusión -digo célebre porque es continua en los medios de opinión- de si mantenemos o no el 5 por ciento de inversión en infraestructuras, o inversión pública en general, en el Gobierno. Los datos que puedo dar a los diputados, que son los datos más recientes que publicó la Intervención General del Estado para el año 92 -todavía no hay datos de 1993- indican que, en 1992, el conjunto de inversión en todas las obras públicas -en lo que se refiere a mi Ministerio habría que sumar el Ministerio, los organismos autónomos y las sociedades estatales que de ellas dependen- alcanzó el 5,06 por ciento, con el siguiente desglose: el Ministerio de Obras Públicas y sus entes representaron el 1,49 por ciento del PIB de esta inversión; el resto de la Administración central el 0,82, y el conjunto de comunidades autónomas y de ayuntamientos, el 2,74. Esto nos da el 5,06 por ciento. La parte correspondiente al Ministerio era para un total de inversión de 875.000 millones en el año 1992. ¿Cuál sería la cifra homologable para el año 1994? En este caso, deberíamos acudir no sólo a los 710.000 millones de pesetas que el Ministerio va a invertir en el capítulo seis, sino a lo que también van a invertir, neto, los organismos autónomos y las sociedades estatales que dependen del Ministerio. Hablo del neto porque, evidentemente, no cuento dos veces las transferencias internas de capital que podrían justificar que la cifra fuera mayor. Pues bien, esta cifra homologable para el año 1994 va a ser de un billón 113.000 millones de pesetas. Esta es la inversión de lo que, en términos empresariales, denominaríamos el «holding» del Ministerio de Obras Públicas. La discusión parlamentaria hace que el debate se desarrolle en compartimentos estancos. Si esto fuera un consejo de administración no estaríamos discutiendo solamente el presupuesto del Estado sino el

conjunto del «holding» empresarial, del cual es responsable el Ministerio políticamente y el Ministro en primer lugar.

Por tanto, el billón 113.000 millones de pesetas es la cifra de inversión que el Ministerio va a colocar en el Estado bien directamente o a través de sus organismos dependientes. Esto quiere decir que el Ministerio, por sí solo va a asegurar prácticamente dos puntos del PIB en inversión, lo cual significa que, razonablemente, si en 1992 alcanzamos el 5 por ciento con solamente 1,49; aportación nuestra, este año aportamos dos puntos, con lo cual sobraría medio punto que, evidentemente, puede ser el que se absorba porque otras administraciones no mantengan este ritmo de inversión. Pero suponiendo que el resto de administraciones lo mantuvieran, pasaríamos incluso del 5 por ciento. En todo caso, lo que está claro es que el Ministerio de Obras Públicas mantiene el esfuerzo inversor que nos permitió alcanzar el 5 por ciento y lo incrementa.

Ya que estoy aquí y simplemente de pasada, sin aburrir a los señores Diputados, salvo que me pregunten más datos sobre este punto, diría que el total consolidado del Ministerio, sus organismos autónomos y sociedades estatales, al cual corresponde esta cifra de inversión, sería de 2 billones 176.000 millones; es decir, la cifra inicial que he dado correspondiente a un presupuesto del Ministerio de 1 billón 265.000 millones se refiere al Estado estrictamente hablando. Si le añadimos los organismos autónomos y las sociedades estatales del Ministerio, alcanzamos los 2 billones 176.000 millones. En términos estrictamente políticos, cabría añadir a esto la parte pequeña de empresas públicas de Patrimonio que, no estando adscritas formalmente al Ministerio, sí están tuteladas por él, por ejemplo, Enausa, porque hacen funciones directamente ligadas a esto, y esto nos daría unos 50.000 millones más de consolidado, poca diferencia; y, sobre todo, queda una tercera empresa, que es una empresa privada por su mayoría de capital pero que en una gran parte ejerce funciones derivadas del contrato con el Estado, que es la Telefónica, que, en números redondos, tiene un presupuesto de 1 billón de pesetas. Evidentemente, si añadiéramos la Telefónica a estas cuentas consolidadas, alcanzaríamos los tres billones y pico de pesetas. No lo introduzco porque entiendo que es un elemento diferente y sí podemos decir que el «holding» consolidado del Ministerio representa 2 billones 200.000 millones en números redondos, del cual el 50 por ciento es cifra de inversión pura, algo más del 50 por ciento.

Permítanme que repase la preguntas que me han ido haciendo. Me preguntaban por los criterios prioritarios. De forma rápida diré que el Ministerio tiene, de hecho, cinco grandes líneas de actuación -que no políticas- que podríamos decir que son las siguientes: creación de infraestructuras, prestación o explotación de servicios de transporte -que sería la segunda línea-, ordenación de sectores productivos, básicamente telecomunicación y transportes terrestres, política de vivienda y política de medio ambiente. De estas cinco grandes líneas de actuación sale un conjunto de ocho políticas, de las cuales tres

de ellas absorben más del 70 por ciento del presupuesto. Ahora vuelvo a hablar del Presupuesto del Estado y organismos autónomos, no introduzco las empresas estatales. De éstas, la primera política por volumen es la de infraestructura y conservación de carreteras, que se va a llevar, en el año 1994, 445.000 millones de pesetas; la segunda sería infraestructura y apoyo al transporte terrestre (para entendernos, transporte ferroviario fundamentalmente), que se llevaría 365.000 millones, y la tercera la infraestructura hidráulica, que se llevaría en su conjunto, sumando Estado más confederaciones hidrográficas, 193.000 millones de pesetas. A partir de aquí vendría el resto de políticas que no detallo ahora por no cansar a sus señorías.

Ahora bien -para concluir con el tema de prioridades-, si sumáramos el conjunto de dinero que va a parar a un sector, vía las sociedades estatales que lo gestionan, veríamos cómo, por ejemplo, el sector al cual el Estado, y en definitiva los ciudadanos, destinan más dinero es el sector ferroviario, ya que si sumamos -repito, consolidándolo, evitando dobles transferencias- la explotación del transporte ferroviario y la creación de infraestructuras ferroviarias, se llevan del conjunto del Estado 700.000 millones de pesetas, seguida de carreteras, que se llevarían 445.000 millones. Por tanto, hay una prioridad clara que es transporte ferroviario, transporte terrestre, infraestructura hidráulica y, a partir de aquí, tendríamos política de telecomunicaciones, puertos y aeropuertos.

Simplemente de pasada voy a recordar que el conjunto del sistema aeroportuario público, aeropuertos españoles y navegación aérea, va a mover en 1994 198.000 millones de pesetas, de los cuales 82.000 son de inversiones, y el conjunto de puertos del Estado va a mover del orden de 135.000 millones de pesetas, de los cuales 48.000 son de inversiones.

Yo creo que estas grandes cifras dan una aproximación general de los criterios. Respecto a los criterios concretos que informan estas políticas, aunque estoy en condiciones de contestar en tanto que Subsecretario, saber que el resto de mis colegas con responsabilidades verticales que el Ministerio va a seguirme en esta intervención, me hace pensar que probablemente sean ellos los que puedan entrar en mayor detalle.

No he contestado a la pregunta formulada sobre la ejecución. Los últimos datos de ejecución de que dispongo -y más recientes que éstos no los tiene nadie, entiendo que son los últimos de verdad-, a 30 de septiembre, son los siguientes: el total de ejecución del conjunto del Ministerio -voy a darlo en porcentajes porque creo que es la forma más clara de verlo- es de un 88,57 por ciento; en concreto, el capítulo seis -quizá es el más significativo ya que el capítulo uno suele ejecutarse de forma natural, sin ningún problema- está, en términos de ejecución, en un 87,77 por ciento, a 30 de septiembre. El ritmo de esta ejecución y la experiencia de años anteriores nos hacen pensar que, efectivamente, el grado de ejecución del presupuesto del Ministerio, como suele ser habitual -y el señor Posada, como antiguo buen funcionario de la Casa lo conocerá-, va a acercarse al 99 por ciento. El año

anterior fue el 98,8 por ciento y calculamos que este año va a ser el 99 por ciento.

Calculo que el grado de obligaciones reconocidas que habremos alcanzado a final de año con el ritmo que llevábamos, puesto que en este momento estamos en el 64 por ciento -en el capítulo sexto, por coger el capítulo más significativo-, alcanzará el 95 ó el 96 por ciento, a 31 de diciembre. Como los señores diputados saben, este año no se nos va a aplicar el artículo diez, y, por tanto, ese nivel de obligaciones reconocidas va a ser exactamente el real. Esto nos permite pensar que la incorporación presupuestaria para el año siguiente va a ser simplemente de este «gap» entre el 96 y el 99 por ciento. En conclusión, el grado de ejecución del Ministerio, como no podía ser de otra forma, está siendo perfectamente normal y vamos a alcanzarlo con todo detalle.

Respecto a las inversiones plurianuales, en parte he contestado con el tema de los techos. Creo que con esto he dado las respuestas generales más importantes.

El señor Posada me hacía algunas preguntas concretas. Respecto al ajuste de 1993, los 27.000 millones. Efectivamente, de estos 27.000 millones están retenidos ya por parte de la Intervención General del Estado, de los cuales -ahora le hablo de memoria- unos 12.000 los tenemos en el capítulo sexto. No le puedo decir aquí exactamente en qué proyectos están, se lo puedo hacer llegar, pero repito que de estos 27.000 millones, 12.000 estarían en el capítulo sexto. No obstante, viendo las cifras globales del Ministerio y el grado de ejecución puedo decir, sin que me oiga Hacienda, que esto no va a afectar a la política del Ministerio en la medida en la que, realmente, su peso en el total de la inversión coincide casi con este 1 por ciento inejecutable prácticamente.

Habla de otro tipo de personal. Tiene una explicación muy concreta. Es el personal caminero. En el Ministerio tenemos un personal que no es ni laboral ni funcionario, sino un híbrido en términos estatutarios, que es el personal caminero. Es un Cuerpo en vías de extinción, como saben. En este momento tenemos unas 1.090 personas y este personal ha estado sujeto en los años pasados a una serie de reclamaciones, vía Magistratura, precisamente porque tiene este «status», no está claro si es funcionario o laboral. Yo creo que algunos diputados que están aquí conocen bien este problema. Ha habido diferentes sentencias de la Magistratura de Trabajo que han obligado al Estado a reconocerles determinados pluses que, en principio, no estaban reconocidos. Esto es lo que hace incrementar las cantidades que aparecen en el presupuesto. Es posible que haya más incrementos en la medida en que estas sentencias se vayan ejecutando, pero no responde realmente a otra cosa sino a este reconocimiento de antigüedad, de pagas extras, etcétera. Insisto en que éste es un personal que está prestando servicio en el Ministerio, pero ya en su mayor parte, no en las funciones para las que se creó el Cuerpo hace muchísimos años. Con las propias organizaciones sindicales estamos enfocando hace tiempo una cierta reconversión de este personal en otras áreas. Como digo, estos 400 millones sirven para cumplir estas sentencias. Recuerdo incluso -hablo de

memoria- que, en 1993, tuvimos un crédito extraordinario porque se reconoció una determinada cantidad y hubo que proveer en el Presupuesto de 1993 una mayor cantidad para este colectivo en el capítulo uno.

En cuanto a las Confederaciones Hidrográficas, efectivamente con la reestructuración que se ha producido en el Ministerio siguen manteniendo su dependencia funcional de las dos Direcciones Generales que le dan trabajo, Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, pero al estar divididas en dos áreas diferentes, el Gobierno ha decidido que pasaran a depender orgánicamente del Subsecretario. Pues bien, puedo asegurarle con toda la autoridad que los criterios en política de gastos, tanto del capítulo dos como del capítulo uno -incluso yo diría del capítulo seis- que se han dado a las Confederaciones son los mismos que para el resto del Ministerio.

La explicación de por qué puede haber algunas modificaciones viene de dos sitios: por una parte, del capítulo dos en el año actual -anterior a efectos presupuestarios-, puesto que las Confederaciones han ejecutado una parte bastante importante de obras de emergencia derivadas del problema de la sequía, lo que les ha llevado a incrementar determinados gastos de trabajos, servicios, etcétera, hecho que explica con toda probabilidad -lo voy a mirar con mayor detalle- este posible incremento que pueda parecer diferente del resto del Ministerio, porque, efectivamente, en el Ministerio ha disminuido el capítulo dos un 6 por ciento.

En cuanto a productividades, lo que puede explicar eso (porque, repito, la política ha sido exactamente la misma) es lo siguiente. En el año 1993, el conjunto de las Confederaciones recibió una dotación de productividad extraordinaria a lo largo del año mayor que la inicialmente prevista como compensación de un procedimiento, que se estaba demorando en el tiempo, de modificación de las RPT. Ahora bien, estas cantidades eran, por decirlo así, a cuenta o temporales. En la medida en que las nuevas relaciones de puestos de trabajo se fueran aprobando desaparecería esta cantidad. Lo que sucede en el momento actual, a 30 de septiembre, es que ya el Ministerio de Administraciones Públicas y el Ministerio de Hacienda nos han aprobado las nuevas relaciones de puestos de trabajo de cuatro de las nueve Confederaciones, lo cual da unas cifras que no son homogéneas en la comparación, pero que en cuanto a la política son exactamente iguales. En cuanto a las otras cinco Confederaciones pendientes, espero que de aquí a final de año lo hayamos resuelto. Dentro de éstas se halla la del sur, que también está pendiente de transferencia, y que en un plazo inmediato también lo estará.

El Diputado del Grupo Popular me preguntaba por los proyectos del fondo de cohesión en Bruselas. Efectivamente, existe una lista de proyectos aprobados. Sinceramente, no tengo aquí la información en la documentación que he traído, pero se lo haré llegar en el plazo de tiempo que ha marcado el Presidente.

Por lo que se refiere al PDR, como efectivamente usted ha dicho, es una responsabilidad formal del Ministerio de Economía y Hacienda, pero le puedo dar -aunque

quizás no me corresponda a mí- la primicia de que precisamente la Comisión Delegada de Asuntos Económicos de ayer vio ya el PDR y entiendo que lo va a elevar al Gobierno en un plazo próximo.

Creo que el PDR va a cumplir la fecha. Tenemos prevista, en principio, una duplicación de fondos estructurales (Feder, fondo de cohesión, etcétera) en el período 94-99 y, en este momento, no le puedo dar ninguna otra precisión. Simplemente, quiero decir que está visto ya por la Comisión Delegada, que con toda seguridad el Gobierno lo va a aprobar en los próximos días y que existe esta duplicación de fondos. En cuanto a la lista de proyectos del fondo de cohesión, se la haremos llegar.

He contestado en parte lo relativo a la deuda, aunque quiero hacer una matización: El Ministerio no ha realizado compensación de deudas. Cuando estoy hablando de las deudas que pagamos a los constructores quiero decir expedientes de revisiones de precios, de modificados, etcétera, que no se habían satisfecho y que se han pagado no sólo por parte del Ministerio sino por parte de Tesoro. Lo que es cierto es que Tesoro (hablo por parte de Hacienda, sin que quizás me corresponda a mí; esto lo prevé el Reglamento de recaudación y, por lo tanto, no es excepcional) puede, a petición de un beneficiario, de un constructor o de un suministrador, cambiar el importe que le debe el Estado por impuestos. Esto me consta que se hace de forma absolutamente transparente. Es reglamentario, pero, en todo caso, ni lo hace el Ministerio ni directamente tenemos nada que ver con ello. Cuando yo hablo de regularizar hablo de lo que está en nuestras manos. Independientemente de esto, si suministradores que tienen deudas con el Estado pueden cambiarlas por impuestos pendientes, es un tema en el que el Ministerio de Hacienda, a través de la Agencia de Recaudación, y Tesoro establecen lo que sea necesario.

Finalmente, el señor Posada me preguntaba por tres cuestiones concretas, una de las cuales es bastante más complicada que la de los contratos. Vamos por las sencillas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Subsecretario, no hay ningún problema. Creo que está haciendo un gran esfuerzo para conseguir contestar a múltiples preguntas puntuales y muy interesantes. No tenga prisa, no se agobie. Creo que los diputados están muy interesados en escuchar su respuesta. Por lo tanto, tómesele con calma.

El señor **SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Si esto fuera unas oposiciones, habríamos ganado cinco minutos.

En el Programa 511.D, servicio 01, hay una cifra de unos 200 millones de pesetas para campañas de promoción de infraestructuras. Esto son, fundamentalmente, como el señor Posada ha indicado, unas campañas que normalmente el Ministerio suele hacer, especialmente coincidiendo con el verano, en las que se suele dar una información lo más al día posible de toda la red, especialmente de aquellos tramos que en ese momento están en

obras; es decir, que esto responde fundamentalmente a campañas informativas del conjunto de grandes infraestructuras que en este momento pueden afectar a la red vial.

Por otra parte, me preguntaba acerca de los 1.720 millones en el servicio 06, las obras. Como S. S. bien conoce, en el Ministerio iniciamos hace tres años una labor de refección del conjunto de plantas del Ministerio. Hay que entender que Nuevos Ministerios es un edificio que, si bien se empieza a ocupar en el año 1954, ve iniciadas las obras en la República y prácticamente nunca había habido una labor profunda de renovación. Lo que estamos haciendo, para permitir que esto se compatibilice con el trabajo de los funcionarios, ha sido dar instrucciones a la Dirección de Servicios para que vaya haciendo las obras planta por planta, intentando, en la medida de lo posible, coger un espacio suficientemente grande, que sale incluso más a cuenta económicamente. En los dos últimos años y en lo que llevamos de éste, se han hecho obras en alrededor de 40.000 metros cuadrados del complejo. Pensemos que el complejo tiene unos 220.000 metros cuadrados, lo que da una idea de la magnitud de lo que queda por hacer. Las obras están consistiendo, básicamente -invito al señor Diputado a verlas: la planta octava, por ejemplo, aún no se ha ocupado, se desalojó al personal funcionario, que fue alojado temporalmente en otros locales-, en rasar todo lo que son tabiques que no tenían ningún tipo de valor y en hacer una nueva distribución de espacios que, entre otras cuestiones, nos está permitiendo ganar un 30 por ciento de espacio. Se hacen unas oficinas con una concepción mucho más moderna, con menos pasillos, con menos despachitos, mucho más oficina-paisaje. Concretamente, a la planta octava está a punto de ir ya la Dirección de Carreteras, que está ahora dispersa y vamos a concentrar una gran parte ahí. Por tanto, estos 1.720 millones -no tengo ahora aquí la relación exacta- son para el conjunto de obras que, para el año 1994, está previsto realizar. Se ha hecho ya obra también en la planta cuarta, en los sótanos y en un conjunto de sitios del Ministerio.

Finalmente, en cuanto a la pregunta que me hacía sobre contratos blindados, entiendo que al Parlamento se le ha dado ya por parte del Ministerio correspondiente, que pienso que fue el de Administraciones Públicas, una información sobre los contratos blindados o lo que podíamos entender por contratos diferentes de los habituales. Yo estoy en condiciones de decirle lo siguiente. Primero, en el ámbito del Ministerio -por descontado, como él mismo ya me indicaba- no hay ningún contrato de este tipo en lo que podríamos llamar altos cargos del Ministerio o de sus organismos autónomos. Más bien, como los señores Diputados saben, nos rebajaron parte de los emolumentos, lo que hemos aceptado solidariamente, sin discutir; más bien ha sido lo contrario.

En el ámbito de sociedades estatales y empresas públicas adscritas al Ministerio, en un período de tiempo razonable que yo sepa no se ha producido la firma de ningún contrato blindado o de ese tipo, aunque sí existen -ahora hablaré de ellos- de períodos anteriores. Con esto contes-

to en parte a la pregunta que él me hacía. En principio, no existe un criterio escrito del Ministerio, pero, desde luego, ha existido un criterio -que yo mismo he transmitido a los presidentes en su momento- de que este tipo de contratos no se realizara. Al menos en el período en el que yo he sido Subsecretario, no tengo conciencia de que se hayan celebrado. Más bien ha existido una instrucción, llamémosle genérica, a los presidentes -hay que recordar que tienen autonomía, de acuerdo con la legislación- de que este tipo de contratos no se realizara. Sin embargo, existen, en concreto, en Renfe, Feve, Retevisión, Hispasat y Aena, algunos contratos que podríamos entender que se asemejan a los contratos llamados blindados, únicamente por un motivo: son contratos de personal de alta dirección en los que, de acuerdo con el real decreto que en su momento modificó el estatuto del personal de alta dirección, se establece la posibilidad de una indemnización por cese en determinadas circunstancias. Lo que no tengo en este momento, y por tanto no le puedo informar, son estos contratos, aunque he pedido verlos para examinarlos.

¿Criterio que puede tener el Ministerio sobre este terreno? Con toda sinceridad, no es un tema que yo haya discutido con el Ministro y, por tanto, no existe un criterio definido. He dicho antes que el propio Subsecretario, en un cierto momento -yo diría que hace unos meses o un año, cuando este tema empezó a salir en la prensa-, dictó una instrucción verbal a los presidentes para que, salvo en circunstancias muy justificadas y que tenían que justificarse ante el Ministerio, no se hicieran nuevos contratos. Por tanto, el primer criterio podría ser restrictivo, más por las condiciones de contorno que el propio Diputado ha expresado que por el fondo en sí, porque en el momento en que desgajamos de la Administración entes para hacer que funcionen lo más posible como empresas privadas, hasta cierto punto es razonable también que estén acogidos a las mismas reglas de juego que tiene el personal privado. No obstante, por este contexto, que yo comparto plenamente, no es política del Ministerio que existan estos contratos.

Ahora bien, habrá que ver qué hacemos y examinar con cuidado los contratos que ya existían fruto de la autonomía que tienen estos entes. Por la información que yo he recabado, no hay ningún otro tipo de contrato especial sino, simplemente, unos contratos de alta dirección que, tal como la legislación recoge -por tanto, en principio es legal, otra cosa es que nos parezca más o menos oportuno-, establecen estas posibilidades de indemnización a personal de alta dirección. Estamos reflexionando sobre este tema. Entiendo que debería ser una política común a toda la Administración -el Ministerio de Obras Públicas es una parte del conjunto de la Administración-, y veremos lo que hacemos con este asunto.

Con esto creo haber respondido, aunque puede que me haya dejado cosas en el tintero. No obstante, creo que he dado una respuesta de conjunto a las preguntas realizadas.

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente, porque es-

tamos en la hora justa y la disciplina se ha impuesto, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** De una manera breve, sin literatura alguna, quiero plantear dos cuestiones que se me suscitan al hilo de lo escuchado al señor Subsecretario.

Cuando nos explicaba el carácter aparente del pequeño incremento de gastos de personal que se produce en el Ministerio, del 1,8 por ciento, subrayaba que es un incremento aparente, que no responde a la realidad física de los hechos porque se produce, por el contrario, una congelación efectiva de los gastos de personal. Yo quiero saber si esta congelación es global del Ministerio o si vincula a cada uno de sus organismos. Dicho en otras palabras, las Direcciones de Obras Hidráulicas, Carreteras, Correos, Ferrocarril, que se van a ver inmersas en una labor de planificación importantísima como consecuencia, fundamentalmente, del PDI, ¿tendrán los recursos humanos de personal altamente especializado capaz de hacer el trabajo que se requiere de un Ministerio que está gestionando un techo que se ha establecido aquí del orden de dos billones de pesetas, o esta política de congelación es tan ciega que pudiera poner en peligro las planificaciones del Ministerio por un, a mi entender, falso criterio de austeridad en el gasto? ¿Se permite la contratación de personal técnico especializado con cargo a los créditos de inversiones o hay algún otro sistema que permita solucionar lo que es un grave problema que se puede plantear en este Ministerio?

La segunda cuestión es que, al hilo de las deudas pendientes, nos informaba de que el origen de muchas de ellas pueden ser los expedientes de modificación y de obras complementarias que se producen sobre obras ya adjudicadas. Ha salido en prensa -no sé si es verdad o no- que las empresas están yendo ahora a contratar con bajas del 30 y hasta el 40 por ciento. No nos vamos a engañar entre nosotros, esas bajas de este ejercicio se van a traducir, dentro de dos años, en modificados y en obras complementarias. ¿Hay alguna política concreta del Ministerio de una mayor atención a la obra, de estar más pendiente de ella, que nos permita curarnos en salud ante un acontecimiento que ya se ha vivido con anterioridad en este Ministerio, o estamos al albur de los hechos?

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Posada, brevemente también.

El señor **POSADA MORENO:** Seré muy breve. En conjunto creo que las respuestas del Subsecretario han sido concretas, pero quiero señalarle algunas cosas.

En primer lugar, el capítulo 2 dice que los Presupuestos del Estado para el Ministerio en sentido estricto bajan, en efecto, un 6,6 por ciento. Pero si vemos el presupuesto para el Ministerio más organismos autónomos, sube un 22 por ciento. Indudablemente, hay una situación que no corresponde a la de la Administración del Estado y, por tanto, se tiene que explicar a fondo.

En segundo lugar, recibiremos la información que nos mande sobre la financiación de los fondos de cohesión.

Me habla también de las obras del Ministerio. Es importante que esas obras se agilicen, y es muy importante, además, que, como contrapartida a esas obras que está haciendo el Ministerio, se rebajen los alquileres de una serie de organismos que están distribuidos por toda la ciudad de Madrid, por poner un ejemplo. Luego vamos a compensar unas cosas con otras.

Respecto a los contratos blindados, creo que es buena política la que ha señalado el Subsecretario, que es máxima transparencia. Aquí se trata de decir las cosas con absoluta claridad. Dice el Subsecretario que en los dos años que él ha estado ha dictado instrucciones verbales. Bien, son instrucciones verbales y está bien que se diga; no son escritas, pero se han dado, insisto, instrucciones verbales. Ha dicho el Subsecretario que, por lo menos, él no conoce que se hayan hecho por escrito. Eso supone un cambio respecto a la época anterior. ¿En la época anterior los había? Hay que decirlo y aclarar cuántos son en cada sitio y a qué afectan. Yo estoy convencido de que en la situación actual habrá algunos de los que tienen esos contratos dispuestos a cederlo voluntariamente, porque, indudablemente, nos afecta esa situación.

Tiene que haber una transparencia total. No puede crearse la idea de que los funcionarios en general -incluso algunos cargos, Diputados y Senadores- tienen su sueldo congelado y unas condiciones estrictas y hay una fórmula con dinero público. Se dice que los vamos a tratar como empresa, pero es dinero público, y se establece una diferencia grave con el conjunto de los ciudadanos.

Por eso, lo que pido aquí es transparencia total. Si alguien tiene que criticar que en un momento determinado en el año 1990 se hicieran esos contratos, que lo haga. Yo no lo haré, pero insisto que habrá quien lo haga. Esa es la razón de que no pueda crearse la confusión de que ahora se puede hacer en un momento determinado.

Termino, aunque no sé si es procedente o no, recogiendo las últimas palabras del portavoz socialista, porque creo que ha sido ahí muy claro sobre cuál es la situación. Se están produciendo unas bajas, indudablemente. Cualquier técnico o político que conozca un poco cómo se hacen las obras y cómo se hacen los proyectos sabe que es absolutamente imposible pensar que pueda llevarse a cabo esa obra con una baja tan enorme en la inmensa mayoría de los casos; puede haber un caso, dos o tres en que el proyecto esté muy mal elaborado y realmente se le pueda dar la vuelta, pero en general no es así. Esas bajas se producen porque hay una terrible demanda de obra por las empresas constructoras que les hace ofrecer unas condiciones que cualquiera sabe que no se pueden cumplir. Eso se transforma luego en modificados, como decía el propio portavoz socialista.

Todo esto es engañarnos. Vuelvo, hoy que estoy de citas socialistas, a referirme al portavoz anterior, que decía: No se trata de gastar más, sino de gastar bien. Hay que gastar bien, pero hay que saber dónde se está gastando. No tiene ninguna razón de ser el aceptar esas bajas que luego se van a traducir en esa deuda del Ministerio que aumenta.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Subsecretario tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Lardén Carratalá): Brevemente voy a contestar las preguntas.

En primer lugar, ¿el capítulo 1 vincula a todo el Ministerio? En principio, sí. No obstante, la pregunta concreta que me formula el portavoz es si se va a poder contratar personal si es necesario. De momento, sí.

En los Presupuestos del Estado, tal como está previsto aquí, se establece ya que la oferta pública de empleo está congelada, pero excepciona al Gobierno el que con unos determinados trámites pueda, si lo estima oportuno, autorizar, con carácter extraordinario, contratación de aquel personal que estime que puede ser indispensable.

Ya en el año 1993, el Ministerio de Obras Públicas gozó de este pequeño privilegio –evidentemente, demostrándose bien a Hacienda– y se nos autorizó, con carácter excepcional, a llevar adelante la oposición al Cuerpo de Ingenieros de Caminos del Ministerio –creo recordar de memoria que eran unas 35 plazas–, que en teoría no podía realizarse porque estaba congelada la oferta pública. Pero el Ministerio de Hacienda y el Gobierno entendieron que para el esfuerzo inversor que se estaba haciendo esta previsión de nuevas plazas, primero, no alteraba el presupuesto, evidentemente, en términos apreciables y, fundamentalmente, suponía sustituir jubilaciones; por tanto, era procedente.

Yo sí que puedo anunciar aquí que, como política del Ministerio, tenemos intención, en el momento oportuno, en cuanto se apruebe el presupuesto, de solicitar al Ministerio de Hacienda que nos autorice para el año 1993 aquellas contrataciones indispensables de personal técnico de tipo medio o de tipo superior, fundamentalmente, bien para reponer jubilaciones o bien porque se necesite.

Esas cifras, evidentemente, se harán públicas en su momento. Incluso yo no tendría ningún inconveniente en venir a esta Comisión y explicarlo en el momento en que hagamos la petición. No puedo adelantar una cifra ahora, pero nos movemos en entornos pequeños para lo que es la magnitud del Estado.

En segundo lugar, respecto a las bajas, recojo también la preocupación del señor Posada.

La verdad es que da gusto discutir con gente que sabe muy bien de qué va. Con el miedo únicamente de que sepan más que el que va a dar la respuesta, voy a intentar explicar muy honestamente y con mucha transparencia cuál es la situación.

Efectivamente, en el Ministerio llevamos un control estricto, como pueden imaginarse, del ritmo de las bajas, que en el último año ha crecido. Ha pasado de un 30 por ciento en números redondos a, prácticamente, un 40 ó 41 por ciento en lo que va de año.

¿Cuáles son las explicaciones? Hay fundamentalmente dos. La más importante, el hambre de cartera que las empresas del sector han tenido, especialmente después de la terminación de las grandes obras de 1992. Esto, con

toda seguridad, es lo que explica que las empresas estén licitando –pero todas ellas, no algunas– a bajas cada vez mayores.

En el caso de las subastas, podemos aplicar la previsión del 10 por ciento por temeridad, pero incluso así, sacando las que están más allá del 10 por ciento de la baja media, esa propia baja media está en un entorno que en principio no parece demasiado razonable.

Hay, no obstante, un matiz que vale la pena que al menos en esta Comisión tengamos en cuenta, y es que el ritmo temporal con el cual la Administración pública ejecuta la contratación –es decir, realiza un proyecto, lo aprueba, lo licita, lo autoriza y lo contrata–, efectivamente, como la señora Diputada indica, es un período largo. ¿Qué quiere decir? Que las obras que se están adjudicando en este momento están concebidas por los proyectistas dos años o dos años y medio antes, en el momento álgido en que los costes de la construcción no tenían nada que ver con los que hay ahora.

Por tanto, puede existir algo que es difícil de remediar «manu militari», porque no se puede hacer, y es que el propio proyecto esté técnicamente bien hecho, pero conlleve unos costes que no son los de hoy. El sueldo medio de un ferrallista, en agosto de 1991, no tiene nada que ver con el sueldo medio de un ferrallista de la construcción en agosto de 1993, por poner un ejemplo. Incluso el precio del cemento o de otros materiales ha bajado. Por tanto, conclusión: puede haber también un factor de distorsión cuando se hace la comparación.

Dicho esto, ¿qué medidas ha tomado el Ministerio? Ha tomado tres tipos de medidas. La más importante: desde finales del año anterior, a todos los nuevos proyectos que se están realizando en el Ministerio –que son, por tanto, de obras que aún no se han licitado, los primeros se empiezan a adjudicar ahora– se está destinando más dinero en la fase de concepción.

En media, hemos pasado del uno y pico por ciento de coste del proyecto sobre el total de obra, a casi el tres por ciento. ¿Con qué objetivo? ¿Para pagar más a los proyectistas? Evidentemente, no, sino para intentar tener unos proyectos mejor hechos, por tanto, con más tiempo y con más mediciones previas. Evidentemente, estamos convencidos de que, con proyectos más sólidos, las desviaciones posteriores van a ser menores. Hay que reconocer que muchas veces la Administración realiza un proyecto inicial, pasa el tiempo, y cuando este proyecto se ejecuta, efectivamente, ha habido modificaciones de todo tipo, a veces incluso porque han variado las necesidades iniciales. Estamos intentando que no sea así, y ello puede limitar, en parte, este tema.

Hay un segundo elemento. Durante el año anterior se ha puesto en marcha en el Ministerio, dependiendo concretamente de la Dirección General de Control de Gestión, una inspección específica de la obra pública que con carácter sistemático está comprobando las revisiones de precios y los modificados. Esta inspección está empezando a dar resultados ahora, y si este tema les es interesante, podemos hablarlo aquí otro día. Confiamos en que esto sea una medida de control importante.

Hay una tercera medida de tipo disuasorio que no está tanto en manos de la Administración como del propio sector, y es que ese propio sector de la construcción vea -creo que lo está empezando a ver- que, efectivamente, las previsiones, al menos del Ministerio de Obras Públicas, son suficientemente razonables en que va a haber cartera, es decir, que hay presupuesto y hay cartera. ¿Qué ha pasado? Creo que en parte la pregunta del señor Posada introducía este elemento. Siempre que hablamos de adjudicaciones hay que pensar en los ritmos temporales. Lo que estamos viendo ahora es lo que pasó hace un año. ¿Qué pasó hace un año? Hubo incluso un síndrome en el país, en parte real, de que la situación económica iba muy mal, que no iba a haber cartera, y las empresas -es un mecanismo casi inevitable- van a conseguir mercado como sea. En la medida -pienso yo, y lo he comentado directamente con la patronal de la construcción, con Seopan, en largas reuniones- en que vayan viendo que hay un marco estable de financiación, que hay un plan director y que unos presupuestos que recogen esto pueden razonablemente ellas mismas -valga la expresión- autorregularse. Desde la Administración es muy difícil ningún otro sistema. Hemos estado dando vueltas -no tengo ningún inconveniente en comentarlo con los Diputados de la Comisión- incluso a procedimientos más mecánicos de adjudicación que eliminaran aquellas ofertas que tuvieran un tanto por ciento de baja determinado, pero se hace difícil cuando todo el sector va junto porque entonces puedes eliminar a los que sobresalgan de ese determinado tanto por ciento, que es arbitrario, por otra parte, el que lo fijemos, pero si va todo el mundo junto en la media, forzosamente esa media sigue siendo mala.

¿Qué es lo importante aquí? Mejores proyectos, autorregulación del sector viendo que hay un marco estable y -añadiría- mejora de la situación económica. No hay que olvidar que las empresas constructoras, en una parte importante, reposan sobre la obra pública, siendo el resto la edificación civil normal, pero eso está en cifras muy bajas, no se construyen en este momento viviendas no protegidas o edificios de oficinas y, por tanto, las empresas, como es muy lógico, se han volcado en el único agente contratante que está manteniendo un ritmo de inversión. En expresión mía que utilicé en una reunión reciente con los constructores, el Ministerio de Obras Públicas está manteniendo un caudal ecológico de inversión en este país, es el caudal que está manteniendo, especialmente, al sector de la construcción. Por consiguiente, espero que en las próximas adjudicaciones de licitaciones, el propio sector haya regulado este proceso de bajas.

Contesto a otras preguntas que me ha hecho el Diputado del Grupo Popular. En cuanto al capítulo 2, efectivamente, hay una explicación. Al juntarlo con los organismos autónomos hemos puesto los 4.500 millones de pesetas de la deuda de Correos. Yo creo que esto es conocido por los Diputados, si no, lo aclaro aquí. En los Presupuestos de este año se ha reconocido, con carácter extraordinario, una deuda que la antigua Dirección General de Correos, no el organismo autónomo nuevo, sino,

repito, la antigua Dirección General de Correos, mantenía, si no me equivoco, con Telefónica. Esto está reconocido, y el señor Camisón lo sabe casi mejor que yo. Hemos recogido, por tanto, seis mil millones de pesetas: 4.500 millones en el ejercicio del año 1994 y 1.500 que se van a recoger en el ejercicio del año 1995. Esto es lo que hace subir artificialmente la cifra del capítulo 2 exactamente, en un 22 por ciento.

En cuanto al tema de los contratos blindados, comparto el criterio del Grupo Popular. Lo que hay es lo que ha habido. Hay que pensar, no obstante, como explicación -no estoy entrando en ninguna justificación- que en los momentos en que se hicieron estos contratos, al menos por lo que a mí me consta en el ámbito del Ministerio, fundamentalmente han coincidido con los momentos de mayor expansión del sector privado, en donde hubo una verdadera -si me permiten la expresión- caza y captura de directivos, no en vano se les llama los «head hunters», los cazadores de cabezas.

¿Cuál es mi criterio personal sobre este tema? Entiendo que cuanto más cercano esté a la Administración un ente, menos sentido tiene que se aplique este tipo de contratos; cuanto más lejano esté del punto de vista de gestión, cuanto más sea una empresa normal y corriente, más lógico puede ser que se aplique. También es cierto que en el sector privado se han dado verdaderos abusos, que todos conocemos por la prensa, en el terreno de contratos blindados. Por tanto, aquí hay una dificultad. Nuestro país no tiene, a este respecto, una doctrina muy establecida. Por ejemplo, en países como Francia, los presidentes de empresas públicas, en general, nombrados por el Gobierno, suelen tener un mandato cerrado en principio, del cual, salvo dimisión, no pueden ser cesados por el Gobierno. Esta es otra fórmula. Si la introdujéramos, seríamos acusados, casi con absoluta seguridad, de que estamos intentando mantener a unos señores fuera de lo que es la normal rotación política. Con esto quiero decir simplemente no que el sistema me parezca mejor, sino que hay diferentes métodos en el extranjero para esa estabilidad del gestor empresarial público. Probablemente entre todos no hemos encontrado aún la mejor fórmula. Yo creo que es bueno que el Ejecutivo se interrogue y reflexione sobre ello, que el propio Parlamento también reflexione y que busquemos soluciones que ni *funcionari- cen* a unos señores que realmente no son funcionarios, ni tampoco, evidentemente, den a personas que están muy cerca del entorno funcional unos derechos que no tiene nadie del entorno, ni los altos cargos, ni los Diputados, ni nadie más.

Estoy de acuerdo en que hay que hacer una reflexión mayor y encontrar ese punto medio de eficacia empresarial de búsqueda de personal.

Hay un último punto que ha tocado el señor Posadas y que yo comparto plenamente -espero que el compartir un punto con el Partido Popular no me cueste la Subsecretaría- y es que estoy de acuerdo en que algunos de estos contratos hechos en épocas anteriores, muy probablemente ahora las personas que los tienen en un contexto diferente no tendrían ningún inconveniente en renun-

ciar a ellos. Estoy convencido. Son fruto de un determinado momento en donde la contratación de personal de un cierto nivel sufrió, incluso en términos de retribuciones, unos vaivenes que probablemente hoy en día el mercado no está dando.

De todas formas, termino. Les agradezco a los señores Diputados la paciencia y benevolencia que han tenido conmigo y al señor Presidente también.

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

Vamos ahora un poco cortos de tiempo, pero creo que ha valido la pena escuchar la contundencia y la honestidad con la que el Subsecretario -y no era menos lógico esperar que fuera así- ha correspondido a las expectativas que esta Comisión tenía ante su comparecencia. Estamos plenamente satisfechos, al menos yo lo estoy, y cada uno de los Diputados juzgará.

Por tanto, gracias por su comparecencia y le tomamos la palabra para que vuelva a comparecer en nuestra Comisión cuando haya otras cosas que aclarar sobre su Departamento.

- EL SEÑOR SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE (PEREZ TOURIÑO), A SOLICITUD DE LOS GRUPOS: SOCIALISTA (número de expediente 212/000080), POPULAR (número de expediente 212/000173) Y MIXTO (número de expediente 212/000131).

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, queridos colegas, seguimos porque es nuestra obligación terminar el orden del día de la mañana y llevamos un ligero retraso, pero vamos a tratar de cumplir con el orden del día que tenemos previsto.

En esa línea interviene el Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre, don Emilio Pérez Touriño, que, como todo el mundo sabe, intervino en una comparecencia anterior recientemente. En este caso es a petición de los Grupos Socialista, Popular y Mixto, y también en respuesta a petición de comparecencia del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al Director General de Carreteras y al Director General de Infraestructuras y Transportes Ferroviarios.

Siguiendo el procedimiento que hemos utilizado durante toda la mañana, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Bienvenido, en nombre del Grupo parlamentario Socialista, el señor Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre.

Hemos escuchado al señor Subsecretario del Ministerio decir hace unos instantes que con carácter general las inversiones del Ministerio se engloban dentro de las previsiones contempladas en el Plan Director de Infraestructuras, aunque, como ya hemos dicho y volvemos a

reiterar, no es una planificación todavía cerrada por el Gobierno ni del conocimiento formal de esta Cámara.

Nos interesaría, descendiendo un poco en el nivel de concreción al que es posible llegar, escuchar al señor Secretario General si ese encaje general de las inversiones del Ministerio en el PDI tienen una traslación también a los presupuestos de infraestructura del transporte. Es decir, si las inversiones previstas este año en infraestructuras del transporte responden a lo contenido en el Plan Director, tanto en el transporte urbano como en el interurbano.

Me gustaría también conocer los incrementos, o disminuciones en su caso si los hay, de inversiones en infraestructuras del transporte terrestre en relación con el ejercicio actual. **(El señor Secretario, Vilafranca Bosch, ocupa la Presidencia.)**

Por último, querríamos una definición, lo más concreta posible, de las prioridades que se mantendrán en carreteras y en ferrocarril, por ser las dos infraestructuras más concretas que vamos a tratar en esta comparecencia, puesto que están previstas otras de las Holding Puertos del Estado y de AENA, y las razones por las que desde el Gobierno, y desde el Ministerio en este caso, se sostienen esas actuaciones prioritarias.

El señor **SECRETARIO** (Vilafranca Bosch): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Bienvenido señor Pérez Touriño. Intervendré en el aspecto de carreteras, y luego el señor Camisón seguirá en infraestructuras ferroviarias.

Voy a hacer una intervención muy concreta, centrándome en el desarrollo de la actuación en carretera y, por tanto, mirando hacia esa situación en que todavía no se aplica el Plan Director de Infraestructuras, pero en el que ya se da por completado el Plan 1984-1991. Estamos a finales de 1993 y mis preguntas irán dirigidas fundamentalmente a saber qué pasa con ese plan puente, cómo ha terminado y cómo se aplica.

Según la situación de los programas del Plan 1984-1991 a 31 de diciembre de 1992, es decir, al empezar el año, los kilómetros que faltaban por contratar eran los siguientes -según datos oficiales-: programas de auto-vías, 226 kilómetros; programa de acondicionamientos, 1.536 kilómetros; programa de reposición y conservación, 1.078; medio urbano, 352. Esto era, repito, al empezar el año. Ahora ya terminamos el Plan y entonces queremos saber cuántos kilómetros se han adjudicado, o están a punto de adjudicarse, antes del 31 de diciembre, y más o menos un detalle de los mismos, pero sobre todo cuántos se han adjudicado de cada uno de éstos para saber si hemos completado o no ese Plan.

El Plan de transporte para acceso a grandes ciudades por carretera tenía, en febrero de este ejercicio -eso me lo dijo a mí personalmente el Ministro en la interpelación que yo le hice en el Senado-, un 34 por ciento del presupuesto sin adjudicar, y era un Plan, recuerdo, 1990-1993, es decir, que este es el último año de ese Plan de transpor-

te, ese Plan Felipe para carreteras, el Plan de cercanías. ¿Cuál es el volumen de obra contratado? ¿Qué proyectos se han adjudicado? ¿En qué cifras estamos? Si el Plan 1990-1993 en febrero de 1993 estaba en el 34 por ciento, con esto vamos mal.

¿Considera el Ministerio concluido, en cuanto a licitación y contratación, el Plan 1984-1991 al finalizar 1993, aunque queden kilómetros pendientes, sean los que sean? ¿Sigue considerando el Ministerio vigente la última previsión de febrero de este año que situaba el coste total del plan -porque ya lo estamos acabando- en 2,7 billones, que era una previsión para el 93 por cien del plan? Según las estimaciones que se hicieron entonces en diciembre de 1992 se habían reconocido obligaciones por 1,7 billones, y se preveía reconocer, en 1993, otros 0,3 billones, por tanto, llegar a las cifras que antes dábamos, ¿se ha cumplido esta previsión? Si se ha cumplido, quedarían todavía por reconocer 657.000 millones de pesetas para terminar de pagar el Plan 1984-1991. La pregunta es: de los 419.000 millones previstos en 1994 para inversión en carreteras ¿cuál es la previsión que corresponde todavía a reconocimiento de obligaciones de 1984-1991?

Hablamos ahora de un plan puente, al que se refirió el Ministro, entre ese Plan 1984-1991 y el Plan Director de Infraestructuras, cuando llegue. Resulta que ese plan puente tiene muchos tramos de autovías que no se contemplan -es un plan puente 1993-1994- en este presupuesto. ¿cómo no se van a iniciar, por ejemplo, tramos como los de Huelva-Ayamonte; Mérida-Zafra; Benavente-Astorga-Villafranca del Bierzo; Salamanca-Tordesillas; Málaga-Nerja-Motril, etcétera? Si es un plan-puente, que es de dos años, quiere decirse que en esos dos años habrá que iniciar algo porque, si no, no ha servido para nada.

Habría que saber también a cuánto ascienden los gastos de publicidad y propaganda de la Dirección General de Carreteras durante 1993, en concreto, los anuncios sobre la ejecución del Plan 1984-1991.

Termino ya con una pregunta muy concreta pero de gran actualidad. Se ha hablado mucho de la autovía del Cantábrico. Se han manejado cifras, se ha hablado de unas cantidades que luego no correspondían (inversiones en este año, inversiones en años sucesivos), y debo decir de pasada que una cosa que a mí personalmente me sorprendió mucho es que cuando vemos el coste de los proyectos de carreteras no hay forma de que las anualidades sumen lo que es el coste total. Supongo que eso tendrá alguna explicación, pero en la mayoría de las obras el coste total no aparece y hay sumas que no salen. En este tema de Galicia y Asturias yo creo que sí es importante, por las expectativas existentes, saber cuál es el coste de esa obra, qué se pretende hacer durante este año y el próximo y cuántos años puede tardarse en hacer esa autovía.

El señor **SECRETARIO** (Vilafranca Bosch): Como continuación a la intervención del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camison.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Secretario General, en esta ocasión voy a formular una serie de preguntas con gran concreción, absteniéndome de hacer valoraciones, y utilizando una cierta lentitud en la exposición con la intención de que haya tiempo para que sean tomadas perfectamente por usted o por los colaboradores que le acompañan. En el caso de que por la concreción de las mismas careciese de datos para su respuesta, le rogaría que en el plazo reglamentario de 48 horas me fueran remitidos a esta Comisión, ya que nos son muy necesarios para la formulación de nuestras enmiendas, aunque el Gobierno tendría la opción de acudir al acta taquigráfica de esta Comisión.

Aprovecho también para recordarle que en su última comparecencia se comprometió a enviarnos una serie de datos relativos a la misma y espero que lo active al máximo porque también los precisamos para estos Presupuestos. Las preguntas que nos interesan, referidas todas ellas a la infraestructura de transporte ferroviario, son las siguientes.

En el Presupuesto de 1994, el proyecto 87.23.003.0565, plan de supresión de pasos a nivel, figura una determinada consignación presupuestaria. Preguntamos: ¿Cuántos pasos a nivel se suprimieron y de dónde en 1993? ¿Cuántos pasos a nivel se piensan suprimir en 1994, con indicación de la localización exacta y el coste de cada uno de ellos? **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

En el proyecto 87.23.003.0660, renovación de vía, aparecen también unas determinadas consignaciones. Preguntamos: ¿Cuántos kilómetros de vía se renovaron en 1993 y dónde, tanto en la red básica como en la complementaria, con indicación detallada de los trayectos? ¿Cuántos kilómetros se ha previsto renovar en 1994 y en qué trayectos?

El proyecto 87.23.003.0665, otras actuaciones del PTF, contempla también unas determinadas partidas de inversiones. Preguntamos: ¿Qué actuaciones concretas se llevarán a cabo en 1993 y cuáles se prevén para 1994, con detalle del coste respectivo en cada una de ellas?

El proyecto 87.23.003.0675, contratos de asistencia técnica, tenía una inversión asignada, en 1993, del orden de los 2.000 millones de pesetas, sin embargo, en los Presupuestos de 1994 figura con una drástica reducción. ¿Cuál es el motivo de esa disparidad de... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego a los señores Diputados un mínimo de silencio para escuchar al señor Diputado.

El señor **CAMISON ASENSIO**: ¿Qué contratos se firmarán en 1993 y con quién? ¿Cuál fue el procedimiento de contratación empleado? Para el año 1994, aparece una consignación determinada y al respecto preguntamos: ¿Cuántos y qué tipo de contratos de asistencia técnica se piensan celebrar en el próximo año? ¿Con quién se proyecta firmar? ¿Por qué procedimiento de contratación?

Con respecto a los proyectos 90.23.003.0100, Madrid; 90.23.003.0200, Barcelona; 90.23.003.0300, Valencia; 90.23.003.0400, Sevilla; y 90.23.003.0500, Oviedo, ¿cuá-

les fueron las actuaciones realizadas en 1993, en cada una de las ciudades citadas, con cargo a las anteriores dotaciones, con indicación de la inversión correspondiente a cada uno de los proyectos? ¿Qué actuaciones concretas se prevén realizar en 1994 en cada una de esas ciudades?

Para terminar, señor Secretario General, ¿cuáles son las actuaciones incluidas en el superproyecto 9.013 (página 454), cuyo coste total es de 104.926 millones de pesetas, de los cuales se aplican al presupuesto de 1994 que estamos debatiendo 13.754 millones?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Izquierda Unida, señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, vamos a dividir la intervención entre el Diputado don Pedro Antonio Ríos y yo mismo.

Quería plantear al señor Pérez Touriño algunas cuestiones sobre las inversiones del Programa 513.A, Infraestructuras de transporte ferroviario. En primer lugar, el cómputo de este programa, que es de 128.686 millones de pesetas, significa menos del 10 por ciento, aproximadamente -creo que es el ocho y medio o nueve por ciento-, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, mientras que, por ejemplo, la inversión en carreteras es de 364.826 millones, lo que supone una inversión tres veces superior a la del ferrocarril. Yo querría saber, señor Pérez Touriño, si ése es el índice que va a utilizar en las próximas inversiones el Ministerio y, concretamente, si el Plan Director de Infraestructuras va a ir en esa dirección de triplicar las inversiones en carretera sobre las del ferrocarril.

En la exposición que ustedes hacen del Programa 513.A (que, por cierto, es una exposición extraordinariamente parecida a la de presupuestos de años anteriores, cuando parece que las condiciones varían continuamente y resulta un poco burocrática la forma de presentar el Presupuesto por parte del Ministerio) hablan de actuar solamente en aquellas líneas de las que consideran que existe una alta tasa de utilización, incluso se refieren a que solamente se van a producir desdoblamientos en aquellos sitios donde haya una utilización al cien por cien o superior a ese cien por cien de su capacidad. Yo le pregunto si el Ministerio no cree que, al igual que cuando se proyectó la línea AVE Madrid-Sevilla y estimó que iba a haber una serie de usos inducidos a partir de esa línea, si no considera ahora que una mejora de la infraestructura ferroviaria puede significar también la existencia de tráfico inducidos, porque el criterio de que solamente se hará en aquellas líneas que tengan una utilización superior al cien por cien de su capacidad no deja de ser un criterio con el mismo grado de arbitrariedad que el que se pudo haber planteado con respecto a los tráfico inducidos en la línea Madrid-Sevilla. ¿No consideran que tanto un argumento como otro tienen un alto grado de riesgo o de arbitrariedad? Yo me pregunto si sería posible hacer otro tipo de reflexión intelectual ante la inversión en infraestructura ferroviaria como crear tráfico inducidos en muchas de las líneas que, a lo mejor, están en capaci-

dades inferiores al cien por cien, y si podríamos llevar a cabo una mejora sustancial del conjunto de la red arterial ferroviaria.

También le preguntaría al señor Secretario General si realmente tienen abandonado el proyecto de red arterial ferroviaria, porque, si no recuerdo mal, la inversión destinada a dicho proyecto es de cero pesetas. Me gustaría que me dijera si el Ministerio da por zanjado que no tengamos una red arterial ferroviaria en el Estado o si, por el contrario, es solamente una coyuntura temporal que va a resolver el Plan Director de Infraestructuras.

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

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, voy a ser muy breve.

Nos gustaría conocer a qué obedece el volumen de concentración en zonas que la inversión en carreteras tiene para este año. Hay una actuación en lo que es infraestructura de carreteras que está concentrada en grandes autovías, en grandes autopistas en tres grandes focos, pero no hay una distribución en toda la red, no hay una distribución en una actuación de desarrollo territorial integrado. Sin embargo, el Programa Director de Infraestructuras, aquel borrador que ustedes publicaron, incluía actuaciones que estaban más ensambladas, bastante más integradas. Proyectaban una actuación sobre regiones urbanas y hacían actuaciones intermodales de transporte, coordinando las inversiones tanto en carretera para el transporte de mercancía como ferroviario, como para puertos en algunas zonas. Definían actuaciones en ciudades o planes de estudio que iban a realizar durante este año para actuaciones intermodales en determinados núcleos urbanos importantes. Nos gustaría conocer cuáles son las actuaciones intermodales que tienen previsto acometer este año, en qué ciudades se van a llevar a cabo, porque en el estudio de aquel programa que ustedes definían para el año 1994 hablaban de bastantes ciudades, aunque algunas podían quedar fuera.

El segundo bloque de preguntas iría dirigido a los compromisos que el señor Ministro -por lo menos nos los había anunciado y han decantado en el último año- anunció para introducir en los presupuestos de obras de carretera (en general de obra pública, pero, sobre todo, en las de carreteras) un volumen de actuaciones medioambientales, tanto en lo que se refiere a evaluación de impacto ambiental dentro de la propia obra pública incorporado al propio costo de la obra, como a lo que podríamos llamar tramos urbanos de autovía; los efectos sobre el ruido, la posibilidad de utilizar sistemas diversos, que se han puesto en práctica por ejemplo en la M-30 en Madrid -quizá no se haya podido poner en práctica en otros sitios-, y de qué manera van a incorporar en el volumen de la obra pública una parte de ese presupuesto para esas actuaciones de índole medioambiental en zona urbana, pensemos en los efectos acústicos, en las pantallas de protección o en usos de un tipo de firme distinto.

Por otro lado, si hacemos un análisis comparativo de

los Presupuestos observamos una reducción en activos financieros en lo que hemos dado en llamar sector público, en los concesionarios de autopistas. Se produce una reducción de casi 400 millones de pesetas con relación al año 1993. ¿A qué obedece esa reducción de préstamos que ustedes tenían comprometidos con el sector público a largo plazo, en lo que se refiere a estos concesionarios de autopistas? ¿Es debido a una evolución que va a ser permanente o a una actuación puntual?

En cuanto a lo que podríamos llamar sectores de transporte, los flujos de transporte —y es más bien una solicitud de circunscripción que de globalidad—. ustedes definirían como foco prioritario todo el eje mediterráneo desde la frontera, desde lo que era Gerona hasta Murcia, hasta la parte sur, la parte oriental de Andalucía. Ese era el flujo de mayor demanda de transporte. En el Programa Director de Infraestructuras había incluso una valoración del uso de viajeros y de mercancías que había en ese eje y, sin embargo, nos extraña que ustedes no concentren actuaciones ni en ferrocarril, ni en carreteras en ese eje. En ferrocarril, hay tramos que quedan sin ultimar, tramos de comunicación de Murcia a Alicante así como de electrificación no ultimados. Y en autopistas recuerdo aquella famosa autopista de hace muchos años que iba para Cádiz y queda sin ultimar el tramo de Baza-Puerto Lumbreras. Era para la Expo-92, es la autovía del 92, estamos finalizando el 93 y todavía no está ultimado. En lo que se refiere a ferrocarril, tampoco hay comunicación entre la parte oriental de Andalucía con la parte del Levante, está cerrada, aunque, según los estudios realizados, los flujos son mayores desde Almería que desde Granada. Me gustaría saber si a nivel de infraestructuras se va a incorporar esa inversión para los próximos años.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario General tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Procederé a contestar siguiendo el mismo orden en que han intervenido los señores diputados de los diferentes grupos parlamentarios.

En primer lugar, el señor García-Arrecedo ha planteado tres grandes elementos en relación con el presupuesto en materia de infraestructuras de carreteras y ferroviarias. Ha mencionado el grado de correspondencia con las previsiones del PDI; en segundo lugar, hacía un análisis comparativo de este presupuesto y una valoración respecto a la disminución o no con relación al del año anterior, y también ha solicitado que explicase las prioridades que orientaban este presupuesto.

Es evidente que se trata de tres preguntas que afectan a la sustancia de las características del presupuesto que presenta el Ministerio en esta área. Trataré de contestar brevemente pero, en todo caso, intentaré responder a lo demandado por su señoría.

En relación con el presupuesto de este año en materia de inversión viaria y de inversión en infraestructura ferroviaria, las dos áreas de esta Secretaría General, he de

manifestar que de la lectura de las cifras que lo soportan se puede deducir que es un presupuesto que significa el esfuerzo de priorización en un año de restricción presupuestaria, de dificultades presupuestarias; plasma muy concretamente la priorización que hace el Gobierno de la inversión en infraestructuras y, muy en particular, de la inversión en infraestructura viaria y, en menor medida, en infraestructura ferroviaria, pero también con cambios en positivo importantes respecto al año pasado.

En el capítulo seis —estamos hablando de lo fundamental, que es el presupuesto en inversiones— el presupuesto en materia de carreteras pasa de una inversión de 393.000 millones el año pasado, a una inversión de 419,9, es decir, prácticamente 420.000 millones. Por ser rápido diré, en síntesis, que supone un crecimiento del 6,8 por ciento. Un crecimiento que todavía es mayor, un 7,1 por ciento si hablásemos sólo y exclusivamente de lo que es creación de infraestructura de carreteras, el programa de obra nueva. Se sigue manteniendo el esfuerzo inversor en lo que es conservación y explotación de carreteras. Cabe recordar que lo que era conservación y explotación, tan sólo en 1991, estaba en 42.000 millones de pesetas y el presupuesto en este año, tres años después, se sitúa en 70.800 millones de pesetas. Se ha producido un crecimiento del 5,2 por ciento sobre el año pasado después de haber dado ya un salto importante, una priorización muy considerable en el presupuesto del año anterior.

En síntesis, creo que se trata de un presupuesto que permitirá soportar —y a ello me referiré posteriormente— una nueva generación de actuaciones, por una parte —a la que se referían también señorías en otras intervenciones—, el llamado plan-puente o programa prioritario de actuación en materia de carreteras, y, al mismo tiempo, finalizar, con un grado elevado de cumplimiento, el primer Plan general de carreteras. Este presupuesto se plantea tres grandes objetivos, y con esto contesto a las prioridades por las que se me preguntaba aunque, en principio, un poco ampliamente: en primer lugar, finalizar el primer Plan de carreteras con un grado de cumplimiento que, en media y para el conjunto de los programas, superará el 90 por ciento. En segundo lugar, queremos posibilitar el comienzo de la segunda generación de actuaciones, plan-puente, que significa, en definitiva, poner en marcha un plan que alcanzará una inversión prevista de 1,2 billones de pesetas —se planteará a esta Comisión, a las Cámaras, pero en los borradores y proyectos que estamos trabajando el plan-puente previsiblemente alcance una inversión como la citada—, de los cuales prácticamente un billón estará destinado a la creación de nuevas autovías.

Es evidente que este plan-puente se realizará en varios años. Comprende inversiones de obras ya licitadas y adjudicadas en 1993, obras que se licitarán y adjudicarán en el presupuesto de 1994, y algunas de ellas serán obras que se adjudiquen en 1995. Cuando hablo de poner en marcha un plan-puente que significará una inversión sólo para autovías de un billón de pesetas, estoy refiriéndome a obras que se ejecutarán no solamente en el presu-

puesto de 1994, sino que algunas de ellas han empezado en 1993 y otras lo harán en 1995.

El tercer elemento sustancial de este presupuesto (no cuantitativo pero sí cualitativo y quiero resaltarlo) es que se podrá mantener una política muy importante de saneamiento de las incidencias. Es decir, seguir cumpliendo el objetivo de pagar las expropiaciones simplemente con un año de diferencia, con lo cual el presupuesto de 1994 permitirá pagar todas las expropiaciones a 31 de diciembre de 1993. Por otra parte, permitirá seguir haciendo el esfuerzo con relación a la reducción, el pago y la atención de las incidencias con el sector de la construcción, al cual se ha saneado de forma muy importante como reconoce y explicita la directiva de la propia asociación de constructores de la junta directiva del Seopán, y, a su vez, mantener un esfuerzo muy importante por mantener criterios de calidad en la concesión de la obra pública. De hecho, se siguen destinando presupuestos muy elevados para la mejora y el pago de los proyectos de construcción y seguimiento de obra. Aparecen partidas específicas también en el presupuesto de este año a las que podemos referirnos.

Estos son los grandes elementos de orientación de los objetivos y las cifras comparativas respecto a las del año pasado.

En síntesis, las previsiones establecidas en el Plan Director de Infraestructuras en materia de carreteras se compadecen de manera consecuente con las previsiones que el Plan director contenía, Plan en el que, de nuevo, se reabrirá el proceso de tramitación y es previsible que, a lo largo de este año 1993, bien pueda ser presentado ya para su aprobación, o lo sea en fecha próxima, a la finalización del año.

Podría dar una información más detallada respecto al nivel de objetivos que se plantean con este presupuesto. Quizá valga la pena ofrecer un mayor grado de información respecto a los objetivos concretos que orientan el presupuesto. Me referiré a lo que venimos denominando programa de actuaciones, plan-puente. En el presupuesto de 1994 se contempla una serie de actuaciones, básicamente: cerrar las dos comunicaciones por autovía con Galicia, desde Benavente hasta La Coruña y desde Benavente hasta Vigo; en segundo lugar, cerrar el eje Bailén-Jaén-Granada; en tercer lugar, cerrar la conexión de la autovía Madrid-Valencia; en cuarto lugar, la autovía Cervera-Igualada; en quinto lugar, extender la autovía del Cantábrico hasta Asturias; y, por último, realizar los cuatro tramos de la autovía Zaragoza-Huesca, que comunicarán Zaragoza con Nueno; además del comienzo de la construcción del túnel de Somport. Son éstas las actuaciones fundamentales que aparecen detalladas ya expresamente en el presupuesto que se presenta. Además, aparece un resto de actuaciones sin numerar que darán cabida a aquellas actuaciones también del plan-puente que, precisamente, se están elaborando, discutiendo y matizando a nivel de borrador para poder incorporarlas. Tenemos la previsión presupuestaria correspondiente, en todo caso, para dar soporte al comienzo de esas actuaciones. Me refiero a actuaciones que también han sido men-

cionadas en la intervención del señor Posada, que son en la autovía de Castilla Tordesillas-Salamanca; en la autovía de la Ruta de Plata, Mérida-Zafra; en la autovía Sevilla-Ayamonte, el tramo Huelva-Ayamonte; en la autovía del Mediterráneo, Málaga-Nerja; en la autovía del Noroeste, por supuesto, Villafranca-Lugo, para cerrar el conjunto de la conexión con Galicia... En todas esas autovías se está trabajando y, previsiblemente, podamos licitar también en 1994.

Junto a ellas, estamos trabajando en otra serie de objetivos a incorporar al plan-puente que, en concreto, hacen referencia a la continuación de la autovía de la Ruta de Plata, desde Zafra hasta Sevilla; la autovía del Mediterráneo, desde Nerja hasta Motril; la autovía Alicante-Cartagena, la primera calzada de su autovía; el comienzo de la autovía Albacete-Murcia, desde Cieza hasta Archena; la autovía Levante-Aragón, desde Sagunto hasta Segorbe, la segunda calzada porque la primera ya está en construcción; y la autovía que denominamos en principio orbital, que en definitiva es la gran circunvalación de Barcelona en el eje entre Abrera y Sant Celoni.

Son, por lo tanto, un conjunto de actuaciones que están en diversa fase del procedimiento. Trataré de explicarlo después en la respuesta a S. S. con un poco más de detalle. Están en distinto grado de intervención. Algunas de ellas ya se han adjudicado y comienza su ejecución, en términos físicos, en 1994; otras, las licitaremos a lo largo de ese año, y comenzarán a finales de 1994, comienzos de 1995; y las últimas a las cuales hacía referencia, serán autovías que tendremos que licitar a finales de 1994, comienzos de 1995.

Todas éstas conformarán el plan-puente. No quiero adelantarlos porque son todavía borradores de trabajo, pero el presupuesto que se plantea esta Comisión permitirá soportar estas actuaciones, junto con la finalización del primer Plan de carreteras, tema al que trataré de contestar posteriormente.

Esto quizá sea lo que pueda adelantar en relación con el conjunto de preguntas que formulaba el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión en relación con carreteras.

Respecto al ferrocarril, la inversión en materia ferroviaria en los presupuestos de este año conoce también un incremento significativo y positivo, en términos porcentuales, respecto al presupuesto del año pasado. El presupuesto de la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario, para este año, es de 64.500 millones de pesetas, frente al del año pasado de 47.600. En definitiva, ha habido un crecimiento superior al 25 por ciento, un 26 por ciento. Es evidente que es un presupuesto que todavía no está en la línea de marcha con la previsión del Plan Director de Infraestructuras, porque es claro que en materia ferroviaria tenemos todavía pendientes desarrollos planificadores que no están hechos al mismo nivel que los ya realizados en el plan de Carreteras.

En definitiva, estamos trabajando todavía en desarrollo del PDI, en los planes sectoriales correspondientes. El presupuesto del año 1994 (insisto en que se incrementa

en un 26 por ciento lo que es inversión e infraestructura ferroviaria de la Dirección General respecto al del año pasado) se concentra este año, fundamentalmente, en una serie de programas a los que puedo hacer referencia con un mayor detalle. Por una parte, se trata de acabar, de dejar contratado todo el Plan de transporte de cercanías. El presupuesto de este año dedica 21.000 millones de pesetas, es decir, el 33 por ciento del dinero presupuestado en 1994, a dar soporte al cumplimiento del PTC, del *Plan Felipe*, en materia de transporte de cercanías. Un plan que quedará contratado en su totalidad en 1994 y que entrará en servicio en su totalidad en 1995.

El grado de ejecución a 31 de diciembre de 1993 del Plan de Transporte de Acceso a Grandes Ciudades, que formaba parte del *Plan Felipe*, será de un 60 ó 61 por ciento de cumplimiento. Es decir, este año habremos gastado el 60 por ciento de lo previsto. En 1994 estaremos en el 90 por ciento de cumplimiento, y en 1995 estará todo él en servicio.

La primera prioridad de los 64.000 millones es el acceso a las grandes ciudades. Se trata de dar cumplimiento a un criterio prioritario que venimos remarcando desde hace tiempo, que es el papel que el ferrocarril tiene que jugar especializadamente en el transporte a las grandes ciudades, en el acceso a las grandes ciudades.

El segundo objetivo prioritario del presupuesto de este año, que supone una concentración de esfuerzos, es la duplicación de vía y la elevación, para 200 y 220 kilómetros por hora, en dos corredores, en primer lugar en el Corredor Mediterráneo, en la conexión entre Valencia y Barcelona, duplicando la vía y elevándola a 220 kilómetros por hora, y, en segundo lugar, en el Corredor Madrid-Valencia, con los mismos objetivos. Ambos sumados suponen una anualidad, presupuesto de 1994, de 22.000 millones de pesetas, lo que significa que absorben el 34 por ciento del Presupuesto que está en discusión, y podría detallar -les eximo de hacerlo, porque aparece en el anexo de inversiones- concretamente los tramos del Corredor Mediterráneo y del Corredor Madrid-Valencia que se atienden con estas cantidades a las que vengo a hacer referencia.

Existen luego otros dos programas que quiero subrayar, que son muy importantes este año, tanto cuantitativa como, por supuesto, cualitativamente, que son el programa de renovación de vía en el resto de la red y el programa de supresión de pasos a nivel. Dos pinceladas de entrada en el programa de renovaciones de vía, posteriormente trataré de dar mayor información al señor Camisón, que la demandaba. En este programa se hace este año un esfuerzo muy importante, se destinan 11.000 millones de pesetas a renovar vías en el conjunto de la red básica de Renfe, concretamente renovaremos vía en 650 kilómetros a través de 17 actuaciones, iniciando un programa que significa un gasto total de 40.000 millones de pesetas, de los cuales, insisto, este año son 11.000; el resto se harán entre 1994, 1995 y 1996, 11.000 millones en 1994 y el resto en 1995 y 1996. Luego daré cuenta de cuáles eran estas actuaciones, porque eran demandadas por la intervención del Grupo Parlamentario Popular.

El otro programa es el de supresión de pasos a nivel. Este año se destinan cantidades también importantes al inicio de un programa ambicioso de supresión de pasos a nivel, que abarcará desde el año 1994 hasta 1997, es decir, 4.300 millones de pesetas en el año 1994 sobre un total de 16.500. Se trata de suprimir 127 pasos a nivel que, o bien tienen algún convenio específico, o bien están en corredores en los que se eleva la velocidad, o bien corresponden a líneas de cercanías.

En síntesis, por tanto, en materia ferroviaria, ¿dónde estamos concentrando el esfuerzo de los 64.000 millones de este año? En el transporte de acceso a las grandes ciudades, en dos corredores donde nos parece prioritaria la asignación de recursos para culminar una actuación que es muy importante por la congestión, la capacidad y el potencial de tráfico que soportan -el Corredor Mediterráneo y el cierre de Madrid-Valencia-, y en programas que están a lo largo de todo el territorio en la red básica de Renfe, tanto en renovaciones de vía como en supresión de pasos a nivel.

Junto a ello están las inversiones que lógicamente sigue haciendo en infraestructura lo que es la propia empresa, la operadora pública, Renfe y Feve. En particular, haré una breve referencia a las inversiones que hace Renfe, que fundamentalmente se mantienen en un nivel semejante a las del año pasado, con un cierto descenso o una cierta reducción, porque, en definitiva, nuestro criterio es que las inversiones en lo que es obra nueva se hagan desde los Presupuestos Generales del Estado para la administración de la Dirección General de Infraestructura, y Renfe debe concentrar sus esfuerzos en lo que realmente tiene lógica que haga Renfe como operadora, que es, por una parte, dedicarse a las inversiones en mantenimiento, y, por otra, más inversiones asociadas a la operativa y al funcionamiento de los servicios.

En líneas generales, esto es lo que me parece esencial a destacar de los Presupuestos de este año en cuanto a objetivos y en cuanto a la comparación, al tipo de evolución y al esfuerzo en priorización de infraestructuras que significa.

Entrando a contestar a las preguntas formuladas por el señor Posadas, desde el Grupo Popular, en materia de carreteras manifestaba tres o cuatro elementos, el número uno de los cuales hace referencia al grado de realización del primer plan de carreteras que anunciamos que damos por finalizado; el segundo al plan puente, y el tercero a cuestiones puntuales, una referente a gastos de publicidad y otra a la autovía del Cantábrico. Trataré de contestarle en la medida de lo posible a todas ellas con cierto nivel de concreción, debido a la información de que puedo disponer en este momento.

Respecto al grado de ejecución del primer plan de carreteras, desde el punto de vista del soporte presupuestario lo que le puedo decir a S.S. en el ámbito de esta materia es que los Presupuestos para este año permiten un grado de cumplimiento, como estaba previsto, que, desde la perspectiva del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, posibilita dar por concluido el primer Plan general de carreteras. En términos concretos, en cuanto

al programa de autovías -voy a examinarlo con cierto grado de detalle, tal como lo demanda S. S.-, en torno al 99 por ciento. Quiere decir esto que quedan adjudicadas, y por tanto en curso de ejecución, todas las autovías que estaban contempladas en el primer Plan de carreteras, con la excepción, en este momento, del tramo de la autovía entre Puerto Lumbreras y el límite de la provincia de Almería, que será adjudicado previsiblemente en el mes de noviembre, en todo caso antes de fin de año -y por eso lo computamos dentro del 99 por ciento-, posiblemente en un próximo Consejo de Ministros del mes de noviembre. Está toda la documentación preparada y a punto de ser elevada para su autorización, repito, por el Consejo de Ministros.

¿Qué es lo que queda sin cumplir exclusivamente en el programa de autovías? En cuanto a qué actuaciones son, me eximo de la enumeración porque aparecen en el programa de inversiones públicas. Las autovías que permiten decir esto están enumeradas en el programa de inversiones públicas, y son los tramos Arganda-Perales, Játiva-Silla y Almansa-Alcudia en la autovía de Levante; la variante Puerto Lumbreras y Puerto Lumbreras-límite de la provincia de Almería en la de Alicante-Baza; en la autovía San Roque-Guadiaro, el tramo de Málaga-Algeciras; Marcenado-Lieres; en Oviedo-Pola de Siero; Caudete-Requena, en la autovía Valencia-Utiel; Almaraz-Jaraicejo, Miajadas-Mérida, en la autovía de Extremadura; la variante de Lérida, dentro de la autovía de Lérida, Lérida-Cervera; la variante de Almería y el tramo Adra-El Parador dentro de la autovía Puerto Lumbreras-Adra, y Castro-Colindres y Treto-Uznayo dentro de la autovía del Cantábrico. Todo este conjunto de autovías aparecen presupuestadas en el año 1994 con las anualidades correspondientes para atender las certificaciones del año 1994, más la programación correspondiente a los años 1995 y 1996, en que todavía arrastra alguna de ellas cola presupuestaria.

Esas son las autovías que tienen anualidad y que permiten aseverar que el programa queda todo en ejecución, con excepción de los tramos Guadiaro-Estepona y Estepona-Río Verde, tal como ya se había planteado en mi informe elevado al Consejo de Ministros, aprobado por éste y presentado a la Comisión correspondiente en la legislatura anterior.

En la medida en que la opción del Ministerio, como recoge el Plan director de infraestructuras, es dar continuidad, con estos tramos, a la autopista de la Costa del Sol, tanto por trazado como por costes previstos de la actuación, parece razonable que sean construidos como autopista de peaje.

Por tanto, hay en torno al uno por ciento de incumplimiento respecto al programa de autovías y a los objetivos que ya habían sido anunciados y explicados.

En cuanto al programa de acondicionamientos, este año conocen -supongo que lo habrá advertido S. S. en particular- un incremento significativo, muy importante respecto a la dotación presupuestaria del año pasado, precisamente para poder acabar el primer Plan de carreteras con la previsión que habíamos anunciado. Nosotros

acabaremos el Plan de carreteras en materia de acondicionamientos este año, a 31 de diciembre de 1993, con un grado de cumplimiento en el entorno del 90 por ciento, prácticamente un 91 por ciento, y para eso hemos dotado a este programa con 86.000 millones de pesetas de presupuesto frente a los 71.000 que tenía el año pasado. Esto es lo que nos va a permitir, insisto, en torno al 90 ó 91 por ciento de cumplimiento, de ejecución de dicho Plan de carreteras.

¿Cuáles son los acondicionamientos? Aparecen todos ellos listados, uno a uno, en el programa de inversiones públicas de este año. Ahí sí que no le voy a hacer la lectura porque son muchos; están en el anexo a los Presupuestos Generales del Estado, por tanto, lo tienen sus señorías. Se recogen todos los proyectos de acondicionamiento, numerados específicamente, con la excepción, para no hacer la lista tan larga ya, de aquellos que tienen cantidades, en principio, de presupuesto de adjudicación menor de 1.000 millones de pesetas, que nos parecían ya actuaciones cuya enumeración haría la lista quizá carente de significado. En todo caso, si fuera preciso o si sus señorías lo desean, lo podríamos adjuntar. Esto en cuanto al programa de acondicionamientos.

Respecto al programa de actuaciones en medio urbano, ahí es donde, como en su momento explicábamos que era lógico, el grado de cumplimiento en la ejecución baja un poco con arreglo a los otros programas, porque el de actuaciones en medio urbano, como es fácil, creo, de poder explicar, es siempre más complejo, ya que pasa por acuerdos con los ayuntamientos, por problemas siempre complicados de definición, de ejecución sobre todo, por tanto siempre lleva un grado mayor de retraso en la ejecución con respecto a los objetivos previstos. En concreto, lo daremos por finalizado con un grado de cumplimiento cercano al 85 por ciento. Ese grado de cumplimiento vuelve a subir de forma importante en el caso del programa de reposición y conservación, donde estaremos en torno al 93 o al 94 por ciento. Por eso decíamos que el grado de incumplimiento global se situará un poco por encima del 90 por ciento respecto al grado de realización.

En la previsión de coste seguimos manteniendo en este momento -no tengo datos que me hagan modificar- los dados en su día en el informe que presentamos a esta Comisión, o a la anterior; es decir, seguimos manteniendo la misma previsión de coste.

En cuanto al arrastre de compromisos, le puedo dar las cifras oficiales de que dispongo a fecha de hoy: En este momento, en lo que es el conjunto del programa, tanto de actuaciones en autovías, como autovías medio urbano, como en acondicionamiento, tenemos un compromiso fijo, en definitiva, derivado de las obras del primer Plan de carreteras, en torno a 205.000 millones de pesetas, depende del momento en que se cifren los datos de la Intervención General del Estado. En el otro programa, en el de conservación y explotación de carreteras, nos situamos en torno a los 45.000 millones de pesetas. En definitiva, unos 250.000 millones de pesetas en cuanto a compromisos fijos a atender con cargo a los Presupuestos de 1994. Es evidente que hay también cargas sobre los pre-

supuestos del año 1995 y 1996, pero en este momento los compromisarios arrastrados para 1995 todavía están en un nivel bajo, unos 79.000 millones de pesetas en el primero de los programas, en el primer bloque que le he distinguido, y en conservación y explotación están en torno a los 11.000 millones de pesetas. Estas son las cifras arrastradas de las que puedo dar información en este momento.

Referente a datos de incumplimiento de objetivos en términos físicos, le diré que en el año 1993 hemos puesto en servicio -lo que es literalmente autovías- 293 kilómetros y 273 kilómetros de acondicionamientos; las actuaciones en medio urbano y en refuerzo de firmes se miden en número de actuaciones o en millones de pesetas, no en kilómetros. Para el año 1994 prevemos poner en servicio 100 kilómetros de autovías y que entren en servicio 232 kilómetros de acondicionamientos. Pero por no mezclar, respecto a autovías -que es por lo que me preguntaba- puestas en servicio en 1993, son cerca de los 300 kilómetros, y en acondicionamientos 273 kilómetros.

Objetivos para el año 1994, plan puente. Esa era la pregunta que me hacían, fundamentalmente si había actuaciones que no se contemplaban y en qué consiste, en líneas esenciales, el plan puente. Trataré de explicarlo con mayor detalle.

El plan puente lo que plantea, fundamentalmente, es cubrir la transición entre la finalización del primer Plan de carreteras y la aprobación del segundo, un segundo plan sectorial que tendrá que ser aprobado una vez que lo sea el plan director de infraestructuras. Decía anteriormente que estamos trabajando con el objetivo de que en torno a diciembre de 1993 (eje de referencia), un poco antes o un poco después, pudiéramos tener el plan director de infraestructuras. A partir de ahí, en el segundo semestre de 1994 deberíamos tener el segundo plan de carreteras. Mientras tanto, lógicamente no debemos paralizar la actuación, por eso el Ministerio, con el plan director y el borrador del plan director de infraestructuras que conocen sus señorías, estuvo trabajando a lo largo del año pasado y este mismo año; por tanto, tenemos ya un plan puente de actuaciones que será presentado. Este plan puente de actuaciones, insisto, plantea una inversión, en principio -tomen las cifras con cierto carácter de previsión; tendremos que traerlo y ser aprobado- en torno a 1,2 billones de pesetas. De esa cifra, un billón sería para actuaciones en materia de autovías, algo más de 100.000 millones serían para actuaciones en materia urbana, actuaciones en ciudades, y en torno a los 70.000 millones de pesetas serían para acondicionamientos. No incluimos en el plan puente, porque ésa es una inversión que hay que mantener todos los años y que no depende de actuaciones del plan en ese sentido, lo que es propiamente el programa de conservación y mantenimiento, que lo ponemos aparte.

¿Cómo se refleja el plan puente en el Presupuesto de 1994? El Presupuesto de 1994 concretamente a lo que da soporte de forma específica, y creo que esto es importante, es, por una parte, a una serie de actuaciones en materia de autovías que ya aparecían en los Presupuestos de

1993, y que se trata de continuar en 1994. Me refiero a la autovía del Noroeste, en la que, como saben, entre Lugo y La Coruña ya se han licitado todos los tramos, que son cinco, y se han adjudicado obras en dos de ellos, por tanto, ya se han iniciado las obras en el propio año en curso, en 1993. Con el Presupuesto de 1994 se trata de garantizar la posibilidad de licitar y contratar toda la autovía desde Benavente hasta La Coruña.

La autovía de las Rías Bajas, simétrica a la anterior, desde Benavente hasta Porriño, hasta Vigo, en definitiva, cinco tramos entre Orense y Vigo, ya han sido licitados, uno de ellos incluso adjudicado, ya han empezado las obras, y el resto, hasta llegar a Benavente, es lo que soporta el presupuesto de 1994. Exactamente igual para la autovía Bailén-Jaén-Granada, en la que hemos licitado ya dos tramos y estamos a punto de licitar, en lo que falta de año, los otros dos. Quiere decirse, por tanto, que en el año 1994 estará en ejecución toda la autovía Bailén-Jaén-Granada y tenemos presupuestada la anualidad correspondiente para los pagos del año 1994 y los sucesivos previstos.

La autovía del Cantábrico prefiero dejarla para la parte específica y así poder contestar, al final, a la pregunta que me demandaba mayor detalle. En principio, y también al final, está incluida en el plan puente, igual que, por supuesto, el cierre de la autovía Madrid-Valencia, los tramos desde Atalaya hasta Caudete. Se incluyen, igualmente, los tramos de la autovía Cerbere-Igualada; en Zaragoza-Huesca, los tramos desde Villanueva de Gállego hasta Nuéno, como decía anteriormente. Todas éstas eran previsiones -si no me olvido de ninguna, creo que no- que ya estaban en los Presupuestos de 1993 y que sus señorías, por tanto, conocen.

Además, en 1994 nos planteamos, como objetivo, licitar Tordesillas-Salamanca, Mérida-Zafra, Huelva-Ayamonte, Málaga-Nerja y Villafranca-Lugo. Un tramo al que no me he referido anteriormente, y que lo daba por incluido dentro de la autovía de Galicia, es el paso de Piedrafita. Ya hemos anunciado en reiteradas ocasiones que este paso concreto es muy complicado técnicamente y que lleva un cierto retraso respecto a los demás por las dificultades añadidas que tiene. En todo caso, tenemos la previsión de poder licitarlo en 1994 y que, por tanto, se ejecute a lo largo de los años 1994 y 1995, como está previsto en el convenio con Galicia.

Esto significará, en términos físicos, que para el año 1994 nuestro objetivo, en definitiva, es licitar en torno a 900 kilómetros de autovías; iniciaremos actuaciones en materia de autovías en unos 900 kilómetros; se generarán nuevas actuaciones, también en materia de autovías, entre 800 a 900 kilómetros, más cerca de 900 que de 800, y tendrán otra fase de actuación, que quizá no alcance la licitación, en las autovías que anteriormente mencioné Nerja-Motril, Alicante-Cartagena, Albacete-Murcia, Sagunto-Segorbe y Abrera-San Celoni, en Cataluña. Todas ellas forman parte del plan puente en que estamos trabajando, pero la fase proyectual es un poco previa y, por tanto, razonablemente es difícil establecer el objetivo de

que nos dé tiempo a licitar eso en el año 1994; estaremos a caballo entre 1994 y 1995 para poder licitarlo.

La autovía del Cantábrico, para no extenderme excesivamente, hay que dividirla, en los trabajos del Ministerio, en tres grandes bloques. El primero hace referencia a lo que ya está en curso, está en ejecución, Castro-Colindres y Treto-Uznayo; en definitiva, la conexión entre Bilbao y Asturias. Castro-Colindres y Treto-Uznayo aparecen en el anejo de inversiones públicas con las correspondientes anualidades y, como podrán comprobar, es una obra que debe acabar en 1995, aparece presupuestada, con la anualidad correspondiente, y es la extensión de la autovía del Cantábrico entre Santander y Bilbao.

El segundo bloque de actuaciones es la extensión de la autovía del Cantábrico. Castro-Colindres y Treto-Uznayo aparecen con presupuesto de adjudicación, porque ya han sido adjudicados y, por tanto, el presupuesto de obra para el año 1994 es de 12.936 millones de pesetas.

La extensión hasta Asturias forma parte del plan puente. Se trata de una actuación en la que calculamos un presupuesto de 110.000 millones de pesetas, más 7.500 millones correspondiente a Llanes-Llovio; es decir, en el entorno de los 118.000 millones de pesetas, será el coste de la extensión de la autovía del Cantábrico hasta Asturias. Insisto en que ése es un objetivo incorporado en el plan puente que, por tanto, quiere decir que el tramo Llanes-Llovio ya lo licitaremos este mismo año 1993, y el resto lo tenemos que licitar en el año 1994.

El resto de la autovía del Cantábrico, que es la extensión a Galicia, como saben también SS. SS. hay el objetivo (y existe el compromiso firme del Ministro subrayado por el Presidente del Gobierno muy recientemente) de incorporarlo al Plan director de infraestructuras. Es la extensión, repito, de la autovía del Cantábrico desde Asturias hacia occidente, hasta Galicia. Ahí, por tanto, estamos trabajando en fase muy previa; estamos haciendo las primeras aproximaciones, y lo que hay es el compromiso político, insisto, de incorporarlo al plan director de infraestructuras. Su programación dependerá, por tanto, de la programación del PDI.

Con esta información confío en que haya respondido a la inquietud formulada por su señoría.

Respecto a los gastos de publicidad, prefiero enviarle por escrito la correspondiente contestación, porque la verdad es que no puedo responderle con certidumbre en este momento, ya que no tengo la información con ese grado de detalle; está en los Presupuestos, pero se la podemos completar por escrito.

Referente a las preguntas que formulaba su compañero, señor Camisón, en relación con materia ferroviaria...

El señor **PRESIDENTE**: Le damos un respiro de unos segundos al Secretario General. Lógicamente tiene que contestar a las preguntas, pero lo único que rogaría es un poco de celeridad, si es posible, dada la hora que es y que a las cuatro y media volvemos a reanudar los trabajos.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRES-**

TRE (Pérez Touriño): Señor Presidente, lo intentaré. Resumiré las preguntas, pero contestando a las cuestiones que formulan SS. SS., y lo que no pueda me comprometo a enviarle por escrito los datos más concretos.

Empezando por el primero de los proyectos, supresión de pasos a nivel, le mandaremos la información, porque es evidente que pide un grado de detalle al que no le puedo contestar, ya que es proyecto a proyecto y se trata de cientos de ellos. Le mandaremos, repito, la información detallada que quiere tener, pero le daré un criterio general y los grandes elementos de cada uno de los proyectos muy rápidamente.

Como le anunciaba en la anterior intervención, en el programa de supresión de pasos a nivel figura una dotación para este año de 4.300 millones de pesetas en los Presupuestos de 1994. Eso, por así decirlo, abre un programa cuyo coste previsto es de 16.543 millones de pesetas: un programa que, en definitiva, lo que pretende es lograr una supresión de 127 pasos a nivel en el conjunto de la geografía española. Este programa responde, lo decía también anteriormente, a una tripleta de objetivos: por una parte, de aquellos en los que existe un convenio con la comunidad autónoma o ayuntamiento, y que aparece ya priorizado y con colaboración de otras administraciones para realizarlo; programas en los que por elevación de velocidad tiene lógica que al mismo tiempo procedamos ya a la supresión de pasos a nivel y otros en los que estamos ante la mejora en un tramo de línea de cercanía y es muy importante priorizar la supresión del paso a nivel. Se trata -se lo puedo enumerar- de 30 pasos a nivel en la línea Valladolid-Vitoria: siete en Alcázar-La Encina; 25 en la línea Silla-Cullera; tres en San Adrián de Besós-Malgrat; 17 pasos en Venta de Baños-León; cuatro pasos en Campo Criptana y en Tomelloso; en Sevilla tres, Bellavista, Isaac Peral y Plaza Arenal, y un paso a nivel en Castellón.

Eso en lo que corresponde a actuaciones con compromiso fijo para 1994 ya hechos, y nueva contratación en 1994 son 36 pasos en Valencia-Castellón y un paso en Sagunto.

En todo caso, insisto, le mandaré la información complementaria. Tenemos también grafiado -se lo puedo mandar a S. S.- las líneas y los corredores en concreto en que están suprimidos los pasos a nivel.

En cuanto al programa de renovación de vías, los presupuestos de este año contienen también un elemento importante cualitativa y cuantitativamente. Le decía anteriormente que se trata de un presupuesto para renovación de vía con anualidad 1994 de 11.000 millones de pesetas, y que abren gasto a un programa más amplio de 40.000 millones de pesetas a realizar entre los años 1994 a 1996. Se trata de renovar vía dentro de la red básica de Renfe, ése ha sido el criterio, en 650 kilómetros y en 17 actuaciones. Estamos en las mismas circunstancias. Se han escogido (de acuerdo con la propuesta fundamentalmente de la operadora, como es lógico, y con los criterios luego del Ministerio) aquellas actuaciones en las que, por envejecimiento de la línea, era más importante renovar,

dentro de lo que es la red básica, aquella que soporta los tráficos más importantes.

El programa se lo puedo referir muy brevemente, independientemente de que le envíe la información posteriormente. Se trata de actuaciones en San Adrián de Besós-Mataró; Navidiello-Malvedo, en Asturias; en Madrid, en Chamartín-Fuencarral-Pitis; en el País Vasco, en varios tramos, entre Orduña y Llodio; Alsasua-Zumárraga y Zumárraga-Tolosa; en Galicia, en tramos importantes, Orense-Guillarei, Guillarei-Tuy, Redondela-Vigo; en Cataluña, Arenis-Massanet, y después en otra serie de puntos de la geografía española. Creo que es preferible que le mande el listado completo en aras de la brevedad exigida por la Presidencia.

Existe también el grafiado que permite ver el detalle concreto de la programación y los criterios con los que se ha hecho.

Respecto al programa de otras actuaciones del PTF, es un programa que contiene algunas actuaciones que tienen también importancia desde el punto de vista del funcionamiento de la red, aunque la inversión sea menor. En concreto, quería destacar la inversión (le mandaré el detalle preciso con la minuciosidad que la reclama), pero estamos hablando de mejoras en las instalaciones de seguridad de 2.276 millones de pesetas destinados a finalizar obras correspondientes al control de tráfico centralizado en los tramos entre Calatayud y Ricla, Barcelona-Santander; a instalaciones de seguridad entre Miranda-Bilbao, y al bloqueo automático en Chamartín-Coslada-San Fernando.

El PTC es quizá el programa más relevante desde el punto de vista de la priorización. Tenemos también el grado de detalle en cada una de las actuaciones por puntos de actuación. Tenemos un compromiso fijo arrastrado de 13.500 millones de pesetas, que se distribuyen en 6.000 millones en Madrid, 3.400 en Barcelona, 1.400 en Valencia, 160 en Sevilla y 2.494 en Oviedo y Gijón, y una nueva contratación con cargo al año 1994, por valor de 7.745 millones de pesetas. En total son los 21.300 millones de pesetas a los que hacía referencia anteriormente, sobre los que creo que existe información exhaustiva y detallada que le enviaremos a S. S. con todo el grado de precisión que señala.

Se refería también S. S. a un superproyecto, que no he identificado, por 13.704 millones de pesetas, que supongo que será -porque es el único que queda- el de algunas de las actuaciones en duplicación de vía en el corredor mediterráneo o en el corredor Madrid-Valencia. El primero de ellos es el corredor mediterráneo. La anualidad 1994 son 17.000 millones de pesetas y corresponde a la duplicación de vía en los tramos Castellón-Oropesa, Alcanar-Camarles, que ya está en ejecución, y Camarles-Tarragona. Después está el acondicionamiento, ya no la duplicación, a 200 ó 220 entre Valencia-Castellón, Oropesa-Alcanar y Tarragona-San Vicente de Calders. En cuanto a la conexión entre Madrid-Valencia, se trata de la actuación básicamente en el tramo entre La Encina y Silla, que es la partida fundamental.

Al igual que me pasaba en materia de carreteras, en cuanto a los contratos de asistencia técnica, aunque tienen un grado de detalle y una inversión de índole menor, no tengo aquí ese grado de precisión. Se lo remitiremos a S. S., que me parece que era el último de los superproyectos a que hacía referencia.

Finalmente, me referiré a las intervenciones de los señores Andreu y Ríos, de Izquierda Unida, en materia de ferrocarril por parte del señor Andreu y en materia de carreteras por parte del señor Ríos. En materia de ferrocarril planteaba S. S. tres elementos de referencia. El primero es que la cifra de inversión es muy baja comparativamente con las carreteras, y en definitiva que hay poca priorización de la inversión en materia ferroviaria. Por otro lado, preguntaba qué criterios ha soportado o soporta y si no podía haber criterios alternativos respecto a la concentración de la inversión en las líneas de alta tasa de ocupación, y en tercer lugar, me demandaba información sobre las redes arteriales ferroviarias. Creo que esencialmente esas eran las tres cuestiones.

Respecto a la priorización del ferrocarril en relación con la carretera, es evidente que es un tema que habría que tratar con mucha más calma, pero uno de los grandes elementos de referencia es que la carretera en nuestro país y en el conjunto de los países europeos a lo largo de estos años se ha convertido en el modo dominante universal; es el modo que tiene garantizada la accesibilidad a todo el territorio. Es el modo de transporte más permeable y con mejor capacidad de adaptación, es evidente. Soporta por encima del 90 por ciento de los tráficos, tanto de viajeros como de mercancías. El ferrocarril en este período es un ferrocarril que ha ido perdiendo cuota de mercado, en toda Europa y en España, que soporta menos del 10 por ciento de los tráficos, tanto en viajeros como en mercancías, y que necesariamente es un ferrocarril que tiene que buscar su especialización en aquello en lo que es más rentable social y económicamente. Y el ferrocarril donde es más rentable social y económicamente, desde nuestra perspectiva, es en el transporte, en el acceso a las ciudades, en transportar grandes masas de población en movimientos punta a las ciudades, a las áreas metropolitanas y, en segundo lugar, para determinado tipo de corredores. Y allí es donde precisamente se han concentrado y se han especializado los recursos que tenemos en materia ferroviaria este año. Por tanto, la cifra no es baja respecto al papel que la carretera tiene que jugar. Como línea de orientación general, si uno hiciera los porcentajes de comparación, incluso tendría que tener quizás un desequilibrio mayor. Sin embargo, es criterio del Plan Director de Infraestructuras priorizar la inversión ferroviaria, insisto, dentro de esos parámetros o de esas líneas generales de actuación. Fundamentalmente es necesario que el ferrocarril se especialice, y hay que abandonar la idea de un ferrocarril soporte de todos los servicios y soporte de todo tipo de tráfico. Esa es una idea, a nuestro entender, que correspondió a otra época del ferrocarril, que ni las prioridades ni las capacidades presupuestarias de este país la permiten y creemos que sería una muy mala asignación de recursos.

En cuanto a los criterios concretos en que está volcado el ferrocarril en las líneas de alta ocupación o cuáles son los criterios que han soportado, lo acabo de referir. Básicamente un 33 por ciento de la inversión o un 31 por ciento del presupuesto de este año ha ido a lo que es el cumplimiento del plan de transporte de cercanías; un 33 por ciento a las duplicaciones de línea y acondicionamiento del ferrocarril para 200 ó 220 kilómetros por hora, en corredores cuya demanda y potencialidad de tráfico son los más importantes del país, y el resto ha ido prácticamente a los programas de renovación de vía y de supresión de pasos a nivel.

Por lo que se refiere a las redes arteriales ferroviarias, efectivamente este año aparece una dotación muy baja -quiero recordar que no mayor a los 600 millones de pesetas- que es para culminar una actuación de la red arterial ferroviaria de Córdoba. Tenemos pendiente el desarrollo, pero no está maduro como para poder concretarlo presupuestariamente, es decir, no podemos empezar la obra y, por tanto, no hay partida presupuestaria, de un conjunto de actuaciones en medio urbano, que tienen que ver con transporte intermodal a que hacía referencia el señor Ríos. Son actuaciones pendientes de definición en una serie de actuaciones, pero en todo caso sí quisiera hacer una referencia concreta. Las redes arteriales ferroviarias consumen un volumen de recursos muy importante, y el criterio del Ministerio es que lo que tradicionalmente se han denominado redes arteriales ferroviarias deben ir a actuaciones no pesadas, a actuaciones que, a ser posible, eviten el soterramiento del ferrocarril, a financiar, desde los presupuestos ferroviarios, actuaciones que son fundamentalmente de carácter urbano. Ahí es fundamental la colaboración de aquellas otras administraciones que tienen competencia en materia urbanística de ordenación y de responsabilidad en materia de gestión de suelo, como son los ayuntamientos y las comunidades autónomas. Por tanto, son actuaciones que tienen que ser concertadas y soportadas en la parte correspondiente a lo que tengan de actuación en materia urbana por parte de ayuntamientos y comunidades autónomas. Por eso son procesos que hay que concertar, que llevan más tiempo, y en este momento todavía están en proceso de elaboración las que vayan a ser y no hay ninguna que deba tener soporte con cargo a los presupuestos de 1994. Esto por lo que se refiere al ferrocarril.

Con respecto a lo demandado por el señor Ríos en relación con la carretera, sobre los criterios territoriales, debo decir que la actuación del presupuesto de 1994 en materia de carreteras viene caracterizada por ser un proceso de transición entre el primer plan y el segundo plan de carreteras. Por tanto, por ir por partes, en materia de autovías las que se han puesto en marcha obedecen a convenios firmados con administraciones autonómicas: con Galicia; Bailén -Jaén-, Granada, con Andalucía; con la Generalitat de Valencia en el caso del cierre Madrid-Valencia, o son actuaciones que correspondieron a compromisos de Gobierno, como el plan de dinamización de Asturias. Por tanto, se trata de actuaciones puntuales convenidas por el Gobierno que había que atender en los

presupuestos de 1993 y de 1994. En todo caso, si uno hace el repaso territorial de las mismas, creo que no hay concentración, son todas ellas actuaciones casi de mallado de la red, que no corresponden a un criterio de radialidad, que ya ha sido cubierto por el primer plan, y que precisamente permiten avanzar en la línea de ordenación y estructuración del territorio con criterios de reequilibrio territorial. Se trata, con carácter singular y paradigmático, de toda la inversión de la extensión de las autovías a Galicia, de toda la extensión del cierre perimetral de la autovía del Cantábrico, el corredor del Cantábrico, de lo que es el caso de Bailén-Jaén-Granada, un eje nortesur que estructura todo el espacio oriental en el caso de Andalucía, desde Bailén hasta la costa, hasta Granada, y posteriormente se extenderá a Motril.

Es el caso de la autovía Madrid-Valencia, de cerrar una actuación que no había estado prevista en el primer plan de carreteras, en un eje muy importante del país. Se trata de otro gran eje que estructura el territorio de Aragón y que abre una nueva vía de conexión a Europa, como es el eje del Somport, el de Zaragoza-Huesca. Por lo tanto son todas ellas actuaciones prácticamente -insisto mucho en ello- de ordenación de territorio, de reequilibrio territorial, de avance de aquello que es un criterio fundamental del PDI, que es el mallado de la red una vez que se ha conseguido de manera importante el soporte más radial, atender, por lo tanto, las prioridades de las zonas de tráfico más congestionadas que fueron atendidas con el primer plan de carreteras.

Por otra parte, no hay que olvidar todas las actuaciones en medio urbano y acondicionamientos, muy importantes presupuestariamente, que están también en los Presupuestos Generales del Estado y que entran en línea -con ello paso al segundo tema que usted demandaba- con actuaciones en medio urbano, que son muy importantes desde el punto de vista de la mejora de la intermodalidad de los tráficos y para resolver los problemas de congestión en las ciudades y que están repartidas a lo largo y ancho del territorio. Si hiciera el gráfico de la actuación en materia de acondicionamientos en medio urbano le daría un detalle muy completo de la actuación en el conjunto del territorio del país. Nada más alejado de la realidad sería una visión muy deformada porque precisamente la actuación en materia de carreteras tiene, como es lógico que tenga, no podía ser de otro modo, un carácter de accesibilidad dentro del territorio, de universalidad que necesariamente aparece muy diversificada por el conjunto del territorio. En todo caso la perspectiva general habrá que tenerla con un período temporal más prolongado. Si uno quiere ver cómo se actúa en el territorio en todo lo que es el programa de autovías, tendrá que verse lógicamente en un período más dilatado que la anualidad de un año, los presupuestos de un año. Hay que ver la actuación a lo largo de varios años; por lo tanto habrá que verlo con el plan-puente y con segundo plan de carreteras.

En cuanto a la inversión intermodal, además de lo que le he dicho anteriormente de que hay unas actuaciones en medio urbano -y todas las redes arteriales vienen especi-

ficadas en los anexos de los presupuestos generales y por lo tanto están ahí detalladas— hay actuaciones propiamente de carácter más intermodal en las que no solamente interviene la carretera. Se está trabajando fundamentalmente en la operación *cinturón verde* en Asturias, en Oviedo en particular y en todo lo que es el área de la comarca central de Asturias, Oviedo-Gijón. Se está trabajando en lo que es la operación de Bilbao. Se está trabajando en lo que es un plan especial para todo el área de Cartagena y se está trabajando también en el área de Cádiz. Como actuaciones intermodales que son, son actuaciones en las que intervienen también las otras administraciones con competencia en el territorio: ayuntamientos y comunidades, y ninguna de ellas, como tales actuaciones, aparece con presupuesto específico porque parte de ellas se hacen a través de consorcios que se autofinancian, caso de Bilbao o de Oviedo, y otras aparecen financiadas en la parte sectorial correspondiente. Quiero decir que en el área de Cádiz, la variante de Puerto Santa María, la variante de Puerto Real que van a ser adjudicadas uno de esos días, en breve plazo, son actuaciones que forman parte de ese conjunto, pero que aparecen presupuestadas en la parte correspondiente de carreteras.

En cuanto a las inversiones en medio ambiente no aparecen presupuestadas, aunque se las podemos dar, aunque sería un grado de detalle elevadísimo, pero se presupuestan y tienen partidas específicas, como es lógico, una vez efectuada la declaración de impacto ambiental en cada proyecto. Cada proyecto de carreteras que se contrata lleva aparejado una determinada actuación de corrección de impacto ambiental. Ese presupuesto se conoce obviamente; se ejecuta, obra a obra, proyecto a proyecto, son cientos de proyectos, por lo menos, los que cada año ejecutamos y, por lo tanto, es un grado de detalle que se le podría dar, pero hemos optado por no hacer el sumatorio que podría hacerse del conjunto de lo que se invierte en medio ambiente en cada uno de los proyectos de carreteras. ¿Por qué? Porque son actuaciones que hay que definir proyecto a proyecto, están muy ligadas al proyecto constructivo, al proyecto de ejecución en cada caso.

En cuanto a la reducción de préstamos a concesiones de autopistas, que le preocupaba a S. S., no tiene ningún significado, por decirlo de una manera quizá rápida, en el sentido que supongo que le preocuparía a S. S. No obedecen a nada especial. Son, por así decirlo, automáticas cada año en función de los criterios establecidos en los correspondientes reales decretos. Las concesiones de préstamos al sector público este año figuran por un valor de 3.000 millones de pesetas y corresponden exactamente a los anticipos reintegrables por la ejecución de los tramos Fene-Guisamo y Grande-Couceiros, que son dos tramos de la autopista de Galicia que la autopista del Atlántico tiene que hacer este año, y el compromiso de acuerdo con el decreto del Estado, del año 1989 es reintegrarle, anticiparle, prestarle, en definitiva, por el valor del 30 por ciento de la inversión en el caso de la autopista del Atlántico. Dado que la inversión prevista en concreto

este año en esos tramos es la que es, el 30 por ciento son 1.962 millones de pesetas.

El otro tramo corresponde a la autopista pública Aucalsa, con el desdoblamiento del túnel del Negrón. Entonces el 30 por ciento de la inversión prevista son 1.018 millones de pesetas que sumados a los anteriores son los que corresponden a los 3.000 millones, pero es que no es que haya ninguna intención o deseo de disminuir o aumentar la inversión; no, corresponde realmente al compromiso del Estado de anticipar determinada cantidad en función de la obra que se haga cada año. Es la cantidad que correspondía este año; el año que viene, para el 1995, tendrá que estar la que corresponda.

Sobre la extensión del corredor mediterráneo, la no priorización en materia de ferrocarril y en materia de carreteras también, en cuanto a Baza-Puerto Lumbreras, la extensión de la autovía del 92, como saben, se ha llegado a un convenio con la Junta de Andalucía por el cual el Ministerio hacía hasta el límite de la provincia de Almería y el tramo que he comentado anteriormente se va a adjudicar de aquí a final de año, previsiblemente en noviembre; por lo tanto habrá la conexión desde Puerto Lumbreras—que ya ha sido adjudicada— hasta el límite de la provincia de Almería, y hasta el límite con Andalucía lo adjudicará el Ministerio antes de fin de año. El convenio firmado con la Junta de Andalucía decía que la extensión hasta Granada la haría la Junta de Andalucía. Le puedo adelantar por la información que tenemos—lógicamente lo seguimos puntualmente— que también tiene el objetivo la Junta de Andalucía de licitar y adjudicar esas obras antes de final de año de acuerdo con lo convenido y se está trabajando con ese objetivo. El Ministerio priorizaba entonces la actuación en el Bailén-Jaén-Granada, por el convenio que se firmó en su día. Por lo tanto, creo que a través de la actuación Bailén-Jaén-Granada que hace el Ministerio con cargo a sus presupuestos y la extensión de la autovía del 92 que ha asumido la Junta de Andalucía realmente, desde el punto de vista de la red viaria, el espacio oriental de Andalucía tiene un impulso importante y creemos que está bien cubierto. Por otra parte, como conoce bien hay toda la extensión de la autovía hasta llegar Almería incluyendo la variante de Almería que se ha adjudicado recientemente.

En materia ferroviaria, como acabamos de decir, se ha concentrado la inversión y se ha priorizado en el corredor mediterráneo, precisamente en la inversión que se hace este año en materia de corredores y particularmente lo que es la conexión desde Valencia hasta Barcelona, no así, evidentemente, y es obvio que no está en los presupuestos del Estado, otra actuación que no sea esa en cuanto a actuaciones en corredores en los presupuestos de este año.

Por mi parte inicialmente nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Secretario General.

Creo que todo el mundo en estos momentos se puede dar por satisfecho y el que no lo esté tiene la puerta y los cauces abiertos para, vía preguntas escritas u orales, vía

otras comparecencias continuar presionando con el mismo celo con que se ha hecho hoy. Por lo tanto, considero que en estos momentos lo mejor que podemos hacer es tratar de descansar un rato para reincorporarnos al trabajo en plena forma a partir de las cuatro y media.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, le agradeceríamos al señor Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre que nos envíe por escrito la misma información que ha sido solicitada por otros portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: La misma información la recibirá la Presidencia y la distribuirá a los portavoces de los diferentes grupos políticos. Se suspende la sesión.

Eran las dos y cincuenta minutos de la tarde.

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

- DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION Y CONCERTACION TERRITORIAL (ZARAGOZA RAMEAU). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000081); POPULAR (número de expediente 212/000172) Y VASCO, PNV (número de expediente 212/000058).

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos nuestra sesión de hoy, en la que tenemos el gusto de recibir en nuestra Comisión al Secretario General de Planificación y Concertación Territorial.

Todo el mundo sabe ya que esta mañana las preguntas que había en materia de obras hidráulicas iban a ser contestadas por el Secretario General aquí presente, don José Alberto Zaragoza Rameau.

Los Grupos que han pedido la comparecencia del Secretario General son el Grupo Socialista, el Grupo Popular, el Grupo Vasco, PNV. A continuación, se ha pedido también la comparecencia del Secretario General para los Servicios del Transporte. Tengo que decir que, seguidamente, vendrá la Secretaria General de Comunicaciones, la excelentísima señora doña Elena Salgado Méndez, y que, con posterioridad, el Grupo de Coalición Canaria, que había pedido la comparecencia del Director General del Organismo Autónomo de Correos y Telégrafos, ha anulado su petición. No obstante, ha dejado una pregunta que transmitiremos para que se lo conteste por escrito.

Igualmente, tenemos la duda (y duda muy fundada en estos momentos) de si podrá tener lugar la comparecencia solicitada del Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, don Carlos Martín Plasencia, en nombre del Grupo Vasco, PNV. Evidentemente, esta Presidencia considera que, si no está presente ninguno de los miembros que representa al Grupo que ha solicitado la comparecencia,

habría que avisar al señor Martín Plasencia para que no asistiera en este caso a la reunión.

Y tengo que anunciar que en el orden del día de esta tarde hemos incluido, a las ocho y media en principio (salvo que no haya nadie del PNV) al representante de la empresa Senasa. Si por fin no viene nadie del PNV, trasladaríamos a las ocho de la tarde al representante de Senasa. Yo creo que podemos esperar un tiempo prudente, y después de la comparecencia del Secretario General de Planificación y Concertación Territorial decidiremos si se le avisa al Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para que venga o para que no venga, en función de la presencia del Grupo solicitante.

Este es el programa que tenemos para esta tarde. Después de agradecer la comparecencia del señor Secretario General de Planificación, que ha creado bastantes expectativas esta mañana, no solamente por el contenido general en sí, sino porque había bastantes preguntas sobre obras hidráulicas, que orgánicamente, a partir del 24 de septiembre, caen bajo su responsabilidad, es el momento para que se le planteen las preguntas pertinentes.

Por tanto, sin más dilación, doy la palabra al portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Bienvenido a la Comisión, señor Secretario General.

Como decía el señor Presidente, la incorporación de obras hidráulicas da un poco más de contenido presupuestario a la gestión de esta Secretaría General. Antes de hablar de obras hidráulicas quisiera decir que, desde nuestro punto de vista, pudiera ser interesante que el señor Secretario General, al magen de obras hidráulicas, explicase los contenidos del trabajo de la Secretaría General que, en mi modesto entender, superan con creces el peso que en el presupuesto tienen realmente las actividades que se desarrollan. Creo que se está efectuando un buen trabajo de planificación y que es bueno que en el contexto de estos nuevos presupuestos tengamos una información, siquiera sea somera, de las previsiones al respecto para el año próximo, aunque, como digo, el peso presupuestario sea más bien anecdótico.

Lo que también quisiera escuchar del señor Secretario General es la relación que tienen los contenidos presupuestarios para el próximo año con las previsiones establecidas en el Plan Director de Infraestructuras. Si a su criterio constituyen un buen comienzo, si estamos en la senda de las inversiones establecidas en el Plan Director de Infraestructuras y si se produce este año el lanzamiento de las inversiones que en ese Plan están comprometidas.

A la espera de los planes de cuenca y del plan hidrológico nacional, en obras hidráulicas estamos funcionando ahora con el decreto 94, que preveía obras por valor, creo recordar, de casi 700.000 millones de pesetas, y hemos escuchado recientemente al señor Ministro anunciar un nuevo plan de obras urgentes que dé continuidad a las que se hayan iniciado en base precisamente a los contenidos del decreto del año en curso. Yo quisiera saber la

situación actual de las obras contenidas en ese decreto y las previsiones que pueda haber para la normativa que dé continuidad en el futuro inmediato a las obras a que me refiero.

Estos años, especialmente el último, el país ha vivido con una crudeza excepcional, que yo creo que viene bien como puerta de introducción a los planes de cuenca y al plan hidrológico nacional, las consecuencias de la sequía, las consecuencias de la falta de regularidad, espacial y temporal, de las lluvias en todo el país, lo cual, como digo, quizá sea una llamada de atención de la naturaleza a quienes dentro de muy pocos meses vamos a tener que discutir ese plan hidrológico nacional. Digo esto como introducción a la pregunta que le formulo a continuación sobre qué medidas se recogen en los presupuestos para continuar con el esfuerzo de la Administración por terminar con ese problema endémico y cíclico en el país, que es la dispersión de los recursos hídricos.

Recientemente, a pesar de la sequía que hemos padecido en todo el país, escuchamos al señor Ministro decir que, a pesar de eso, los daños que se habían ocasionado por riadas, por defectos en el encauzamiento de los ríos, por las carencias que puede haber todavía en el desarrollo del SAIH nos han costado una cifra aproximada de 50.000 millones de pesetas en daños. Por tanto, interesa mucho a nuestro Grupo conocer las medidas presupuestarias que estén encaminadas a que en el futuro se atenúen al máximo posible los daños que nos vienen ocasionando las riadas.

Sobre los organismos de cuenca yo quisiera conocer (sé que está en la documentación de los presupuestos, pero es tan amplia y tan compleja que no me ha dado tiempo todavía de llegar a ella) el volumen de recursos propios de las confederaciones y la situación en la que se encuentra la crónica dificultad de estos organismos de cuenca por cobrar a los usuarios en alta del agua las tasas y los cánones que éstos deben abonar por el uso consuntivo que hacen de este recurso.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Damos la bienvenida al Secretario General de Planificación y Concertación Territorial, y comenzaría mi intervención haciendo una cierta reflexión sobre el hecho de que desde 1991, en que se creó la Secretaría General de Planificación, con direcciones generales de ella dependiente, no parece que la producción de programas y proyectos, sobre todo de planes terminados y elaborados, se corresponda con la importancia que política y administrativamente tiene esta Secretaría. Así, sería muy importante saber cuándo se van a presentar a las Cortes el plan de desarrollo de infraestructuras, los planes sectoriales que, a su vez, desarrollan ese plan, el plan hidrológico, los planes de cuenca; incluso todos los estudios básicos para esos esquemas directores de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, etcétera. ¿Para cuándo son esos compromisos? Es decir, ¿son trabajos internos, van a tener algún resultado?

Es más -y esa sería una segunda pregunta-, se crean esos entes políticos -porque están nombrados por decreto; direcciones generales, etcétera-, pero al mismo tiempo se está dando el fenómeno de que la inmensa mayoría de los trabajos se contratan fuera. Es decir, no hay ese cuerpo de doctrina que en el propio Ministerio debía crearse, de tal forma que el Ministerio no debía ser un demandador de trabajos de alta calificación en la planificación, sino que, al revés, debía sentar las bases para que fueran utilizados por las empresas privadas, por las empresas financieras, porque es ahí donde debían generarse esos trabajos. Sabiendo que no es así, queríamos saber también, en el Plan Director de Infraestructuras y en el plan hidrológico nacional y planes de cuenca, hasta la fecha ¿qué gastos exteriores ha habido, es decir, qué trabajos de entidad se han contratado? ¿A qué empresas? Estoy hablando de los trabajos de entidad. ¿De qué forma se hicieron esos contratos?

Entrando en el tema, que depende de esa Secretaría General, de la Dirección General de Obras Hidráulicas, queríamos hacer una primera pregunta de carácter general. Nos preocupan enormemente los estudios de impacto ambiental, precisamente de esa Dirección General que tanta influencia tiene en el medio ambiente. ¿Esos estudios de impacto ambiental se llevan a cabo por la propia Dirección General? ¿Los hace la propia empresa constructora, si se trata de un pantano o de un trasvase, por ejemplo? ¿Los hace alguien pagado por la empresa pero que es independiente? A su vez, aunque eso no entre dentro de la Secretaría General, pero sí dentro del Ministerio, ¿son suficientemente analizados en la Dirección General de Medio Ambiente correspondiente? Es decir, el proceso de esos estudios de impacto ambiental ¿tienen verdaderamente las garantías que deben exigirse?

Haría también ahora unas preguntas sobre embalses de regulación a iniciar, en ejecución y a terminar. Yo comprendo -voy a leer despacio las preguntas- que es posible que, sobre todo a la segunda de ellas, no pueda contestar de palabra, y queremos la contestación por escrito. La primera pregunta, que quizá sí pueda contestar, es cuáles son las diez presas que se preveía terminar en 1993 y cuáles las nueve que se preveía terminar en 1994, y a su vez, unido a lo anterior, las siete que se pensaban iniciar en 1993 y las diecinueve que dice que se van a iniciar en 1994 -me parece excesivo-. Luego queríamos saber -insisto en que es muy probable que eso no lo sepa, pero queremos la contestación escrita- cuáles son las diecinueve en ejecución en 1993 y cuáles las catorce que lo estarán en 1994, pero insisto sobre todo en las que se proponían terminar este año y las que se van a terminar el año que viene.

Un tema que preocupa, y ha salido aquí reiteradamente, es el tema del pago de las expropiaciones. En el presupuesto de 1994 se prevén sólo 2.800 millones para expropiaciones. ¿Son suficientes para hacer frente a las deudas? Es un problema que debemos resolver aquí o por lo menos tener la contestación.

Otro tema, que enlaza en cierta forma con lo que se ha planteado antes pero en el que queremos mucho más

detalle, es que el Consejo de Ministros aprobó el pasado 12 de abril un plan de actuaciones en obras hidráulicas para el período 1993/94, como un plan puente o avance del programa de infraestructuras establecido en el anteproyecto del plan hidrológico, que se ha ido retrasando. El Ministro, a su vez, habla el 21 de septiembre de que ese plan puente se sustituye por otro que va a ser, en pocos meses, el plan puente 1994/95 -antes era 1993/94-, pero esta sustitución no puede hacerse a base de olvidar el plan 1993/94, y en este último plan -por tanto, de esos dos años-, cuando vemos el anexo, observamos que hay muchísimas obras que no aparecen en absoluto en el de 1994 y no estaban en el de 1993, luego entonces ¿qué ha pasado con ese plan 1993/94? Pongo ejemplos: la presa de Ibiur, en la cuenca del norte; las presas del Atance y Pozo de los Ramos, en la cuenca del Tajo -puedo decir muchas más-; la presa del Algar, en la cuenca del Júcar... En otros aparecen los proyectos con dotaciones ridículas, que es un poco como no aparecer, porque la presa del Andévalo, que yo conozco bien, aparece con una dotación de cuatro millones para una inversión de 7.000, lo que no resulta representativo.

¿Qué ha pasado con ese plan? Porque transformar el plan de 1993/94 en el plan de 1994/95, pero no hacer lo contemplado en 1993 ni en 1994 no es buena solución. Por ello, querríamos saber cómo está esa situación, así como la situación de las distintas obras de emergencia aprobadas por el Gobierno durante el año 1993 en el tema de sequías. ¿Cómo están esas obras? ¿Se han iniciado? ¿Se han terminado? Eran obras de emergencia, por tanto, tienen que estar ya en un desarrollo muy completo, porque si no han sido iniciadas a estas alturas y eran de emergencia, indudablemente, aunque se contemplan y se hagan en el futuro, no es lo que se buscaba con ellas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay algún representante del Grupo Vasco (PNV)? (Pausa.)

Entonces, damos la palabra directamente al Secretario General para que aporte sus respuestas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION Y CONCERTACION TERRITORIAL** (Zaragoza Rameau): Intentaré contestar con el máximo detalle posible a todas sus preguntas, y a aquellas que no me sea posible contestar con el detalle adecuado, obviamente, les remitiré por escrito todas las precisiones que sean necesarias, tanto a las que ustedes me formulan en este momento como a aquellas otras que se pueden derivar de la información que les pueda remitir por escrito.

En primer lugar, atendiendo a las preguntas del Grupo Socialista, la Secretaría General de Planificación -y de alguna forma este planteamiento iba también en la pregunta del Grupo Popular- es una unidad que fue creada con el nuevo planteamiento del Ministerio en 1991 y era una unidad orgánica nueva que tenía como finalidad un planteamiento, que, personalmente, puesto que soy el responsable, me parece muy correcto que era separar, en alguna medida, la capacidad que puede tener un grupo de «staff» de pensar en el largo plazo de las dificultades que

tienen normalmente las direcciones generales a la hora de gestionar y ejecutar una obra muy presionada política, social y económicamente, para lo que dificulta muchas veces a las direcciones generales sectoriales el realizar con calma una meditación a largo plazo.

El Ministro quería que la Secretaría General hiciera un planteamiento de carácter horizontal de toda la visión de futuro que se podía hacer desde el punto de vista de las infraestructuras. Cuando fue creada la Secretaría General, tenía al Secretario General de Planificación y Concertación territorial. Punto. No tenía nada más. Los primeros esfuerzos de la Secretaría General, y no eran los menos importantes, fueron, primero, formar un equipo, que no existía; en segundo lugar, no se quiso que el equipo fuese amplio y con una gran estructura, sino que funcionara más como un «staff» que construyera los planes y que diera las directrices generales a las direcciones sectoriales. Por tanto, los primeros seis meses de la Secretaría General se emplearon en construir un grupo de trabajo y en lo que me parece muy importante, generar una teoría y una forma de actuar. Hay que tener en cuenta que el nuevo Ministerio es la fusión de dos ministerios que estaban acostumbrados a pensar separadamente y de forma sectorial, y no sé si de una forma coordinada siempre. Las primeras realizaciones de la Secretaría General fueron generar una teoría suficiente para que tuviéramos capacidad de influencia dentro del Ministerio. Estos fueron los primeros meses de funcionamiento.

Inmediatamente, en cuanto el grupo estuvo en funcionamiento, el primer encargo que recibió del Ministerio fue la confección de un plan director de infraestructura, que dijera un poco cuál debería ser en el largo plazo el diseño de las infraestructuras de este país. Eso implicaba todas las infraestructuras, desde las de transporte a las hidrológicas; es decir, absolutamente todas las infraestructuras del Ministerio.

La Secretaría General de Planificación estuvo trabajando en ello y, digamos, al año y medio aproximadamente gestó el Plan Director de Infraestructuras que SS. SS. conocen. Obviamente el Plan Director de Infraestructuras es un documento final y hay un conjunto importante de estudios realizados de forma sectorializada e interna hasta el momento de llegar al Plan Director. El Plan Director es el final de un conjunto de análisis de carácter sectorial realizados dentro de la Secretaría General. Por tanto, muchos de estos trabajos realizados no están publicados sino que son trabajos internos que han permitido llegar a la realización del Plan Director de Infraestructuras.

Junto al Plan Director de Infraestructuras, como gran plan de infraestructuras, había otro proyecto en el que la Secretaría General estuvo trabajando conjuntamente con la Secretaría de Estado de Políticas de Agua y el Medio Ambiente, que era el plan hidrológico, sobre el cual SS. SS. tienen información. Por tanto, digamos que los dos grandes bloques de planes que aproximadamente en año y medio la Secretaría General confeccionó directamente, o colaboró con la Secretaría de Estado en confeccionar, fueron los dos grandes planes de infraestructuras

que este país tiene. De alguna forma yo diría que el Plan Director de Infraestructuras es la gran superestructura de los planes y uno de ellos, el primero que se puso en funcionamiento, frente a la opinión pública, en cuanto a su lanzamiento, fue el Plan Hidrológico.

Unido a esto hay otro conjunto de planes que se han ido realizando en estos últimos meses y que han ido saliendo a la opinión pública: un plan de costas, que está recogido dentro del Plan Director de Infraestructuras, y se han comenzado los primeros trabajos del segundo plan de carreteras, si se puede llamar segundo al plan de carreteras, y trabajos iniciales respecto a un plan ferroviario.

Por tanto, tenemos un macroplán de infraestructuras, un gran plan, en borrador en este momento en el Consejo Nacional del Agua, que es el plan hidrológico; los primeros trabajos del segundo plan general de carreteras, un plan de costas y los correspondientes estudios para la realización de todo este conjunto de temas. Estas son «grosso modo» las líneas de las producciones de planificación, de los estudios sectoriales de planificación durante este tiempo.

Centrándome más, como S. S. planteaba, en el tema de las actuaciones en obras hidráulicas, de lo que ha sido tradicionalmente la única competencia que tenía la Secretaría General de Planificación, que era pensar en el largo plazo y, de alguna forma, coordinar las actuaciones en el largo plazo de las direcciones sectoriales, a partir de hace escasas semanas tiene otra competencia más, que es la competencia en obras hidráulicas. Esta competencia viene a complementar en alguna medida la que de alguna forma ya tenía, puesto que la Dirección General de Obras Hidráulicas comprende dos facetas importantes: la confección del plan hidrológico, por tanto, la planificación desde el punto de vista estratégico, del agua y, al mismo tiempo, la realización y la gestión de las inversiones correspondientes a las obras hidráulicas. Por tanto, la Secretaría General se encuentra con la competencia de planificación y, desde hace escasas semanas, con la necesidad de llevar a cabo la gestión de todo el conjunto de infraestructuras correspondientes al agua en la vertiente de obras hidráulicas.

La Secretaría de Estado, cuando esta función estaba anteriormente en su competencia, había confeccionado un documento, al que S. S. han hecho referencia, que era sobre las actuaciones hidrológicas 1993-1994. Exactamente, qué es esto y cómo funciona.

La realización de un plan hidrológico es una tarea larga desde el punto de vista técnico, complicada desde el punto de vista técnico-institucional, puesto que existen los planes de cuenca y el plan nacional, y complicada desde el punto de vista de viabilidad política; por tanto, es un plan, en cualquier país donde se planteara, y en el nuestro por supuesto, de difícil confección y realización en pocos meses. Es un plan que ha llevado tiempo su aprobación definitiva y llevará todavía una serie de meses.

A efectos de no generar ningún vacío dentro de lo que implica el futuro de las obras hidráulicas plasmadas en el Plan Hidrológico, el Ministro encargó, y así se realizó, este documento al que S. S. se referían, que eran las

actuaciones en obras hidráulicas para 1993 y 1994. Esto exactamente qué es. ¿Quiere decir que es el conjunto de obras que se van a realizar físicamente a lo largo de 1993-1994? No es exactamente eso. Quiere decir que es el conjunto de obras que se van a iniciar; unas, porque empezarán los estudios iniciales para la confección de los proyectos; otras, porque se habrán finalizado los proyectos y comenzará la licitación; otras, porque se habrán licitado y se contratarán; otras, porque se habrán contratado y empezará físicamente la obra. Lo que quiere decir es que todo lo que ese documento plantea, algo más de 700.000 millones de pesetas -estoy hablando de memoria-, 650.000 millones de pesetas aproximadamente en obra hidráulica y unos setenta y tantos mil millones de pesetas en calidad de agua, todo este conjunto de obras es, digamos, el plan puente entre lo que estábamos haciendo en obras hidráulicas cuando empezamos a pensar sobre el plan hidrológico y lo que el plan hidrológico, una vez que sea aprobado por S. S., plantee como futuro. Para que no se produzca un vacío se plantea ahí la planificación de lo que vamos a hacer en ese período. Esa planificación implicará algunos proyectos, empezar los estudios y, por tanto, la confección de los propios proyectos, otras veces, licitarlas, contratarlas, y otras, iniciar las obras.

Hay una enorme y variopinta situación de todos ellos, por tanto, puedo darles algunas cifras, pero los análisis puntuales requieren un estudio, porque, por ejemplo, ese plan puente comprende, como decía, aproximadamente unos 732.000 millones de pesetas que plantean 243 actuaciones en obras de agua, de las cuales aproximadamente unas 52 se licitan en el bienio 1993-1994, y aproximadamente unas 172 se licitan y se contratan en ese bienio. En el primer caso, las que se espera licitar alcanzarán una cifra de unos 244.000 millones de pesetas, las que se espera licitar y contratar, alcanzarán unos 346.000 millones de pesetas y habrá un conjunto de otras acciones previas a la licitación que serán: estudios de impacto ambiental, proyectos, etcétera, que serán aproximadamente unas 19 actuaciones y que comprenden una cifra de unos 141.200 millones.

En la documentación de que disponemos está absolutamente reflejada, obra por obra, cuenca por cuenca, la situación en este momento. Tengo actualizada -creo que al mes de octubre de 1993- cada una de las actuaciones que se encuentran dentro de ese documento, y esta situación se va actualizando en la medida en la que cada equis meses tiene una dinámica que va avanzando. Por tanto, el conjunto de actuaciones de 1993 y 1994 es la situación del plan puente correspondiente a todas estas obras.

Qué sucede en cuanto a la decisión de realizar un análisis 1995-1996, puesto que en el caso de 1993-1994 estamos agotando 1993 y el presupuesto de 1994 creo que refleja claramente la voluntad del Gobierno respecto a la necesidad de poner en funcionamiento el plan hidrológico. No quiero dejar de decir a S. S., aunque lógicamente lo tendrán bien presente en las cifras que manejan, que el presupuesto de obras hidráulicas en 1994 crece aproximadamente un 30 por ciento respecto al presupuesto de

1993. Esto significa un volumen de crecimiento que yo creo que respalda claramente la voluntad del Gobierno de poner en funcionamiento el plan hidrológico. Pero el plan hidrológico esperemos, puesto que dependerá, en última instancia, de las Cámaras, que sea aprobado a lo largo de 1994. Por tanto, a lo largo de 1994 estaremos terminando la puesta en funcionamiento, o las diversas situaciones que se produzcan referentes a todo el documento de actuaciones 1993-1994.

A efectos de que no se produzca en ningún momento ningún vacío de planificación entre el documento de 1993-1994 y la puesta en funcionamiento del plan hidrológico, por encargo del Ministro, la Dirección General de Obras Hidráulicas ha empezado a confeccionar un documento que sería el conjunto de actuaciones que, exactamente igual, con los mismos criterios que las de 1993-1994, empezariamos a poner en funcionamiento en 1995 y 1996 y que, obviamente, todas ellas están incluidas dentro del plan hidrológico.

Permítanme ustedes que les diga que si el plan hidrológico fuese aprobado justamente a lo largo de 1994, el conjunto de actuaciones que aparecerían en el documento 1995-1996 estaría inmerso dentro del plan hidrológico. Si por alguna razón —que no llego a pensar— se dilatara la aprobación del plan hidrológico a lo largo de 1994, no tendríamos ningún vacío de planificación a la hora de confeccionar el presupuesto de 1995 que, como SS. SS. saben muy bien, se confecciona en 1994. Por tanto, tendríamos que tener las directrices de planificación justamente en el verano de 1994, que nos permitan confeccionar el presupuesto de 1995. Esta es la única finalidad que corresponde al futuro del documento 1993-1994. Quiero recalcar, por tanto, que hay un conjunto de actuaciones en un documento 1993-1994 deslizante, que se actualiza —y se les puede remitir a SS. SS. la situación en cada momento de actualización de ese documento— y un documento en construcción a efectos de que nos sirva de guía para la confección del presupuesto de 1995 en su momento si el plan hidrológico no hubiera sido aprobado.

Respecto a la sequía, creo que éste es un tema sobre el cual, lógicamente, todos hemos dado vueltas y casi me remitiría a algunas cifras y a algunos análisis que podrían servirnos de orientación. El volumen de capacidad embalsada en los últimos diez años en las obras del Estado ha crecido aproximadamente un 38 por ciento. Este es un volumen importante de crecimiento en la capacidad embalsada. Al mismo tiempo es cierto que, a pesar de este crecimiento importante de la capacidad embalsada, la situación de sequía actual por la que pasa nuestro país es grave, es de las más dramáticas de los últimos períodos y, por tanto, ha exigido la realización de un conjunto de obras de emergencia, por una envergadura de unos 38.000 millones de pesetas aproximadamente, que están prácticamente casi todas realizadas, o a punto de terminarse algunas de ellas, y por supuesto puedo remitir a SS. SS. con todo detalle la situación correspondiente de cada una de ellas.

Por tanto, las obras de emergencia en 1993 son para

hacer frente a la situación de emergencia en que estábamos y que vivimos actualmente de sequía.

En 1994 lo que está claro es que hay un conjunto de obras hidráulicas que tienen como finalidad, como todas las obras hidráulicas, prevenir un conjunto de posibles catástrofes que se puedan plantear (inundaciones, etcétera), y hay algunas de ellas que lo que plantean precisamente es mejorar el suministro al consumo de agua en un conjunto de zonas del país. Esas no son obras de emergencia, sino obras que tienen como objetivo una de las finalidades de la obra hidráulica: suministrar y garantizar, precisamente, el abastecimiento a un conjunto de regiones y zonas del país. Obviamente, si la meteorología a lo largo de los meses que quedan de 1993 y el año 1994 cambia de una forma o de otra, veremos en qué situación de emergencia podríamos estar o no. Esperemos que la meteorología nos sea a todos favorable y, por tanto, nos veamos cubiertos con las obras de emergencia que estamos terminando en este momento y con aquéllas que se están planteando dentro de la planificación, ya no como obras de emergencia sino como obras a realizar en cuanto a suministro o problemas de avenidas y de inundaciones, etcétera, que nos permitan solucionar los problemas futuros.

Respecto a las confederaciones hidrográficas, tengo por aquí el conjunto de los presupuestos de las confederaciones, pero por no mirarlo en este momento le daré la cifra con exactitud posteriormente. Claramente diría que la política del Ministerio en el tema de las confederaciones es potenciarlas al máximo, en el sentido de que son el gran y el mejor instrumento que tiene la política hidrológica, y la política de obras hidráulicas en general, para actuar sobre el territorio. Yo creo que el agua es uno de los grandes instrumentos de ordenación del territorio, no solamente las infraestructuras de transporte a las que siempre nos referimos. El agua es un gran instrumento, quizá el más importante, de ordenación del territorio, y las confederaciones hidrográficas, en este sentido, son instrumentos importantes de planificación y ordenación del territorio alrededor de una infraestructura fundamental, como son las infraestructuras de obras hidráulicas. En este sentido, la política del Ministerio va a estar en dotarlas, en la medida de lo posible, de los mejores recursos y de las mejores capacidades, no solamente recursos económicos sino, lo que es muy importante, de la capacidad de gestionar bien las obras que tienen que realizar y, por tanto, convertirlas, en la medida de lo posible, en buenas empresas que gestionen y ejecuten las obras hidráulicas en el territorio. Al mismo tiempo, hay que procurar ir descentralizando la realización de un conjunto de obras hacia las confederaciones hidrográficas en mayor medida y, por tanto, potenciarlas desde el punto de vista de los recursos de que disponen y de las obras que realizan.

Quizá hay algunos temas mucho más específicos que el Grupo Popular planteaba sobre este asunto y, aunque algunos los he comentado cuando me refería a las preguntas del Grupo Socialista, quisiera referirme a ellos con mayor detalle.

En cuanto a la producción de proyectos y programas yo creo que en mi planteamiento inicial estaba contestado el tema. Respecto a la cuantía del volumen total de trabajos realizados, las empresas, etcétera, por supuesto, le puedo remitir a S. S. con todo detalle la cuantía de los trabajos y las empresas a las que se les han encargado.

Sí me gustaría hacer referencia a un tema que creo que es importante que dejemos claro. En casi todos los presupuestos del Ministerio suele aparecer un epígrafe que son las asistencias técnicas, que es un poco el volumen de trabajos que se encargan. Los funcionarios del Ministerio (y hablo en lo que a mí me corresponde, obviamente, por Obras Hidráulicas, pero creo que de alguna forma podría darlo como general en cuanto al Ministerio) tienen una dedicación y un volumen de trabajo que hay que considerar como excepcional. Yo soy funcionario de carrera, aunque ahora en este momento esté en la situación en la que me encuentro, y debo reconocer que la situación de volumen de trabajo que soportan los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente es muy importante y de un grado de tensión excepcional, no me atrevería a decir dentro de la Administración pública porque podría parecer que estoy considerando mal el volumen de trabajo de los demás, pero desde luego muy excepcional.

Al mismo tiempo me gustaría decir que en casi todos los países -y podemos remitir los datos correspondientes- el volumen de asistencias técnicas que se encarga a las empresas consultoras (y es muy importante que un país tenga un conjunto de empresas consultoras fundamentales que sirvan, de alguna forma, de satélites y de generación de estudios e informes a la Administración) suele abarcar entre el 10 y el 15 por ciento del volumen de inversión que se maneja, aunque varía de un país a otro. Las cifras que en nuestro país manejamos son sensiblemente más inferiores. Por poner el caso de Obras Hidráulicas, del que tengo los datos, creo recordar, de memoria, que lo que aparece aproximadamente en el presupuesto de 1994 son cinco mil y pico millones para asistencia técnica, sobre un volumen de inversión que está próximo a los 160.000 millones de pesetas, lo cual da aproximadamente el grado del peso que tienen las asistencias técnicas dentro del trabajo del Ministerio. Pero yo entiendo que S. S. se refería no solamente a las asistencias técnicas, sino al volumen de trabajos y empresas a las que se les ha contratado no solamente las asistencias técnicas sino otro conjunto de estudios que se puedan plantear.

Su Señoría me hacía varias preguntas sobre los estudios de impacto ambiental, a las que yo intentaré contestar con la mejor voluntad, pero que desbordan las competencias que tengo y, por tanto, le daré un poco la filosofía general que puedo manejar. Hay una cuestión que está clara, y supongo que esta mañana la Secretaria de Estado habrá hecho referencia con todo detalle al planteamiento correspondiente medioambiental. Yo creo -hablo con toda claridad- que la capacidad que tiene nuestro Ministerio de analizar el impacto medioambiental es la que tiene y, por lo tanto, da de sí lo que da de sí. Eso quiere decir que cuanto menos lo que tenemos que tener es la

absoluta seguridad de que aquellas obras que se realizan tienen la aprobación por parte de la autoridad competente del estudio de impacto medioambiental. Por lo tanto, no puede haber ninguna obra pública -obviamente no hay ninguna obra hidráulica-, o de ningún otro rango, que se confeccione que no vaya acompañada de todos los requisitos que la ley plantea, entre ellos, lógicamente, los estudios de impacto ambiental, los cuales son visionados, analizados y aprobados por la Dirección General de Medio Ambiente.

¿Es suficiente el análisis que realiza la Dirección General de Medio Ambiente respecto de estos estudios? Esto ya sería salirme de mis competencias y supongo que la Secretaria de Estado habrá hecho el análisis de ello. A mí me parece que sí es suficiente, aunque el concepto de suficiente es valorativo y no cuantificable, por lo tanto, supongo que puede haber criterios discutibles sobre lo bueno, lo malo, lo feo, lo bonito, lo suficiente o no suficiente. En nuestra opinión, yo creo que la Dirección General de Medio Ambiente hace todo lo que puede realizar. ¿Suficiente? Quizá deberíamos tener más dotación para que la Dirección General pudiera realizar un análisis más exhaustivo, pero supongo que con los medios de que disponemos la Dirección General de Medio Ambiente hace lo que puede.

Su señoría me ha hecho unas preguntas que luego apuntaré con más detalle, porque he empezado a tomar nota de las diez primeras, las diecisiete, las diecinueve y me he perdido. Luego lo tomo con todo detalle y le remitiré por escrito la situación correspondiente de todas las presas, de las que se van a terminar en 1993, las que se van a iniciar en 1993, etcétera.

Pago por expropiaciones. Este es un tema fundamental. En 1994, como S. S. indicaba, hay una reducción en el volumen de pago por expropiaciones respecto a las cifras de 1993. Esto es así precisamente porque en 1993 se ha realizado un importante avance en el pago de expropiaciones. Hay que tener en cuenta que el pago de expropiaciones en el ejercicio de 1993 era de 15.200 millones de pesetas, y precisamente el hecho de haber realizado durante 1993 un fuerte avance en el pago de expropiaciones es el que nos ha permitido realizar una presupuestación menor dentro de la cuantificación de expropiación respecto a 1994. Hay que tener en cuenta que las expropiaciones son como un estanque que tiene entradas y salidas y, por lo tanto, en algún momento leemos el «stock» que tenemos, pero ese «stock» disminuye en función de lo que se va pagando pero se va incrementando en función de las obras que se van poniendo en funcionamiento y que las confederaciones hidrográficas van pasando a la Dirección General.

La estimación que la Dirección General tenía al momento de confeccionar el presupuesto era que, aproximadamente, con la cifra planteada tendríamos para realizar los pagos de expropiaciones correspondientes a 1994. Por lo tanto la realidad de bajarlo es porque el «stock» medio estancado de expropiaciones ha bajado fundamentalmente entre 1993 y 1994. Quizá en la lectura del documento 1993-1994, relacionándolo con el de

1994-1995, que es un documento muy exhaustivo y donde las columnas indicativas se refieren a la confección del proyecto, a la licitación, a la contratación, etcétera —las diversas fases— hay alguna obra que S. S. no encuentra o no la encuentra actualizada. Yo le remitiré la información correspondiente, porque todo lo que está en ese documento 1993-1994 está en una situación dinámica y no hay ninguna operación dentro de ese documento que no esté o en la fase de confección del proyecto, o en la de licitación o en la de contratación o en la de empezar la obra. Lo que sí puede suceder, y estoy seguro, es que la mayoría o alguna de las obras que le puedan interesar a S. S., desde la última información que tuviera hasta la situación actual se ha dinamizado. Lo que no sucede, obviamente, es que se nos haya olvidado o escapado alguna. En el documento 1994-1995, no. En el de 1993-1994, insisto, lo que habrá será un deslizamiento, que es una actualización como consecuencia de lo que va pasando con cada una de las obras. Pero, independiente de esto, en el de 1995-1996 habrá algunas obras que no aparecerán porque se habrán terminado, pero habrá otras que estarán en realización.

Quiero recordar, insistiendo en lo que comentaba antes, que lo que se plantea ahí no es tanto la realización física de las inversiones, sino la puesta en funcionamiento de las inversiones. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de un montante, en el caso de obra hidráulica, de más de 650.000 millones de pesetas, que obviamente no se van a realizar físicamente en el 1993-94; se van a poner en funcionamiento en 1993-94 y tendrán una sombra presupuestaria a lo largo de los sucesivos presupuestos que irán aprobando SS. SS.

Me pregunta por las situaciones de emergencia. Tengo, exactamente igual, un documento con la situación de cada una de ellas. Le anticipo a S. S. que están prácticamente todas terminadas, pero le remitiré la situación, obra a obra, en que se encuentran en este momento.

Muchas gracias por sus preguntas y si alguna cosa no he aclarado estoy a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, y brevemente, si el portavoz socialista tiene algo que añadir, puede hacerlo. **(Pausa.)**

¿Hay alguna aclaración por parte del portavoz del Grupo Popular? Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Agradezco la intervención del Secretario General pero quiero hacer algunas consideraciones. La primera es que, en su ánimo de explicar la creación de esa Secretaría General de Planificación, nos da la filosofía inicial, que era una filosofía que estaba rondando por el Ministerio de Obras Públicas durante mucho tiempo —que a mí me parece positiva— y él la define como un órgano «staff» que no tiene la premura de la actuación de todos los días. Lo que ha pasado ahora en septiembre (y eso lo comentaba yo esta mañana, quizá en un tono un poco bromista, pero hay que estudiarlo) es que por una serie de circunstancias, en las que yo sigo insistiendo en que aspectos personales han tenido

una cierta influencia, hemos cambiado otra vez y hemos dado a la Secretaría General de Planificación la preocupación de la Dirección General de Obras Hidráulicas. Ahora entramos ya en si se pagan o no las expropiaciones. El Secretario General y su «staff» es responsable ya de actuaciones de todos los días. Hemos dado, el propio Secretario General lo manifestaba, una vuelta atrás, y eso ya ha pasado muchas veces en el Ministerio de Obras Públicas. Aquí engarzo con el siguiente tema. Yo soy funcionario y precisamente del Ministerio de Obras Públicas y ahí he hecho toda mi carrera administrativa. Ciertamente, los funcionarios del Ministerio están trabajando y trabajan muy bien, y yo hago aquí un canto a su profesionalidad que se ha mantenido durante años y siempre. Ahora bien, lo que no puede ser tampoco es que existan esas asistencias técnicas, que sólo deben darse para actuaciones de carácter técnico muy concreto, muy avanzado, en algunos casos en que el funcionario, que tiene un dominio general, no tenga esa técnica concreta. Sin embargo, los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y el «staff» que está en la Secretaría General tienen capacidad más que suficiente para dirigir, para hacer los trabajos importantes, en el sentido significativo del término, es decir, para dar sus opiniones técnicas de funcionario sobre cómo deben llevarse a cabo los planes.

Nuestra crítica, ¿dónde va dirigida? A que se obvie esa actuación del funcionario, a veces, de titulación superior, con gran experiencia en la casa, que conoce muy bien cómo han ido las cosas, lo que debe hacerse —desde su punto de vista, naturalmente— y que a través de estudios encargados fuera se dé una visión de la realidad que no corresponde. Es decir, estudios técnicos avanzados, estudios de características que no puedan completarse con lo que tienen los funcionarios, bien; estudios que sustituyan esa labor técnica y técnico-económica y técnica-directiva de los funcionarios del Ministerio, eso es lo que es erróneo y lo que no se debe contemplar. Por eso tenemos interés en conocer cuáles son los estudios encargados y las empresas que los han realizado. Pongo un ejemplo, si son necesarios los estudios de aforos porque no dan abasto para hacer un estudio determinado de una confederación hidrográfica, me parece una actuación muy buena, estudios de aforos de agua o de aforos de tráfico o estudios de ese tipo. Un estudio de por dónde deben ir las grandes líneas de transporte en España no me parece que deba hacerlo ninguna empresa, porque ésa es la labor del Ministerio, no de sus órganos políticos directivos, que deben elegir entre las opciones que se les ofrecen, sino de los propios funcionarios del Ministerio.

Esperamos la información sobre las presas que le he pedido.

En cuanto al plan puente debo decir que, en efecto, tal como lo explica el Secretario General de Planificación, va a haber actuaciones en todas esas presas, pero cuando nosotros pensamos en un plan puente, cuando el Ministro lo anuncia en público, cuando la opinión pública lo recibe, aunque no se diga lo contrario, lo que se está percibiendo es lo que se va a acometer, lo que se va a contratar, lo que en ese período de tiempo se licita y se

contrata. Que en ese período de tiempo se vean los estudios geológicos para ver si se hace una presa, eso no es cuando se dice, y pongo un ejemplo que es común a varios Diputados de esta Cámara, la presa de El Andévalo. Cuando se dice la presa de El Andévalo, se espera la reactivación de la presa, pero siete millones en la presa de El Andévalo parece indicar que se va a hacer un estudio geológico de algún punto. Estoy hablando de algo que no coincide con lo que ha planteado el Secretario General de Infraestructuras hoy como plan puente en carreteras, que dice: *estō, este año o el que viene está licitado o contratado. Esto es otro plan; este plan me parece que es de actuaciones, vestido para que parezca más de lo que en realidad es. Y creo que es mejor no dar un plan de 700.000 millones si no es eso lo que se va a licitar y contratar. A lo mejor no hay que plantear tanta obra pública, pero un plan debe responder de verdad a la realidad de lo que se va a llevar a cabo.*

Finalmente, tenemos mucho interés en conocer las obras de auténtica emergencia, porque, efectivamente, hay obras que son de abastecimiento, pero en un plan de emergencia deben hacerse sólo obras de emergencia. Queremos conocer cuál es la situación de esas obras de emergencia que se acometieron en el año 1993.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION Y CONCERTACION TERRITORIAL** (Zaragoza Rameau): En cuanto a la primera puntualización de S. S. creo que es bueno, me parece muy positivo, que los seres vivos cambien, porque demuestra que están vivos. En este sentido, los ministerios son seres vivos y, por tanto, es bueno que se ajusten y cambien. ¿Esto qué quiere decir? Que una estructura realizada hace dos años (y yo precisamente he planteado el hecho de que los primeros meses fueron para crear un equipo, una teoría y una capacidad de actuar) ha ido generando un conjunto de planes. En este momento, como supongo que el Secretario General de Infraestructuras ha manifestado esta mañana, hay un conjunto de planes que se están realizando. En el caso concreto de las obras hidráulicas que se han pasado a la Secretaría General, la Secretaría General lo que asume es la planificación que tenía anteriormente en colaboración con la Secretaría de Estado y, además, el seguimiento de las obras correspondientes de la Dirección General de Obras Hidráulicas. Realmente, ¿a quién afecta esto? Pues esencialmente al Secretario General de Planificación, porque el Director General de Obras Hidráulicas va a seguir haciendo lo mismo que hacía antes y el resto de la Secretaría General de Planificación va a seguir haciendo lo mismo que hacía antes. El Secretario General es el que además de pensar y meditar sobre los temas de planificación sigue el análisis de las inversiones correspondientes.

Creo que es un análisis positivo puesto que integra, mucho más que antes, la planificación, que de alguna forma, como he dicho al principio, en el tema de aguas se

compartía entre dos zonas, y así como en las demás infraestructuras no estaba compartimentalizada y la planificación era íntegra en la Secretaría General, en el tema del agua, al estar la obra hidráulica en otra Secretaría de mayor rango, como es, lógicamente, una Secretaría de Estado, planteaba la necesidad de convivir en la planificación. Eso hoy día se integra completamente dentro de la Secretaría General.

Respecto a lo que dice S. S. sobre asistencia técnica, yo estoy total y absolutamente de acuerdo con lo que plantea, porque lo que tiene que suceder es eso, y lo que yo creo que se produce primero es eso. Nunca deben las asistencias técnicas sustituir ni la capacidad que tengan los funcionarios, con su formación, de asesorar, ejerciendo su función, a los altos cargos del Ministerio ni, lo que es mucho más importante, sustituir la dirección no sé si política pero técnica-política de los grandes planes. En este sentido, las asistencias técnicas que se realizan son estudios que apoyan la descripción inicial sobre temas. Puedo hacer referencia al plan de carreteras, no sé en qué medida el Secretario General lo habrá hecho esta mañana, pero puedo referirme concretamente a lo que sí me afecta muy claramente, que es el Plan Director de Infraestructuras. Le puedo decir a S. S. que durante muchos meses lo primero que estuvimos haciendo dentro de la Secretaría General, con las demás secretarías generales y demás órganos del Ministerio, fue discutir en largas jornadas de concertación interna cuáles tenían que ser los grandes rasgos directivos del Plan Director de Infraestructuras. Y le puedo garantizar a S. S. que en las discusiones dentro del Ministerio, con otras secretarías generales, el Secretario de Estado, el Ministro, con un mapa de carreteras puesto encima, se contrastaron los criterios políticos. A partir del momento en que se toman las grandes decisiones —y estoy de acuerdo con S. S.— de por dónde tienen que ir los temas, hay un conjunto de estudios de apoyo o de desarrollos puntuales, de análisis, que en algunos casos pueden realizar los propios funcionarios, pero que en otros me parece muy positivo —y obviamente S. S. creo que comparte mi opinión— que los realicen determinadas consultoras. Su señoría se refería a un punto muy concreto que creo que es muy descriptivo, y es el caso de los análisis de los estudios de aforos, pero hay otros, como por ejemplo estudios que se realizaban para el Plan Director de Infraestructuras, estudios sobre el grado de accesibilidad que se planteaba en el territorio como consecuencia de la realización del Plan Director de Infraestructuras. Dentro de la situación actual de las carreteras, el país tiene un grado de accesibilidad en su territorio, y esto es medible, y se pueden tomar diversos criterios para analizarlo. Lo que planteamos con esta descripción inicial de las carreteras que queremos realizar en el Plan Director de Infraestructuras es: usted, empresa, haga un estudio de cómo cambia la accesibilidad del territorio. Este es un planteamiento que está descrito simplemente con unos cuantos gráficos en el Plan Director de Infraestructuras, pero que tiene detrás un estudio. Este es el tipo de estudio que yo creo —y por eso decía que comparto completamente la opinión de S. S.— deben rea-

lizar las consultoras. Una consultora nunca debe sustituir la capacidad de decisión técnico-política, lógicamente, no sólo de los altos cargos, sino, obviamente, de los técnicos superiores del Ministerio.

En cuanto a las precisiones que hacía S. S. respecto al plan 1993-94, independientemente de la problemática de una presa concreta que a S. S. pueda inquietarle y sobre la que yo le tendría al corriente en todo momento, lo que sucede es que todo el mundo sabe cuándo se toma la decisión de hacer una presa. Es cierto que muchas veces cuando dices vamos a hacer una carretera o vamos a hacer una presa, la primera pregunta del ciudadano medio de la calle es cuándo empiezan las máquinas, pero S. S. sabe, como funcionario del Ministerio de Obras Públicas, que entre que se toma la decisión de hacer una carretera y entran las máquinas hay un largo proceso, que muchas veces no visualiza el ciudadano medio de la calle, pero que es enormemente importante. Hay que realizar unos estudios iniciales, hay que sacar unos procesos de información, hay que licitar, hay que contratar y, por fin, llegan las máquinas. Ese proceso es más o menos dilatado según las obras. Está claro que cuando decimos en un documento que durante el año 1993-94 se van a poner en funcionamiento o se van a empujar 732.000 millones en obras lo que estamos diciendo es que algunas las tendríamos ya maduras en el Ministerio y en fase de ejecución, pero otras habrá que empezárselas a nivel de estudio. ¿Es realmente una parte pequeña -y S. S. hacía referencia al plan de carreteras, que es un plan puente concreto- la que se va a licitar y contratar en el análisis 93-94? De 732.000 millones de pesetas que recogen las actuaciones en 1993-94, que son 243, salvo 19 de 243 actuaciones, las doscientas veintitantas restantes suponen que o se licitan o se contratan. Es decir, de 732.000 millones de pesetas, algo más de 600.000 millones se van a licitar o contratar. Lo que suponen son estudios de *impacto ambiental* y proyectos. Luego sobre 732.000 millones, 141.000 millones. Van a comenzarse los estudios de 19 proyectos y todo lo demás, que son prácticamente 600.000 millones de pesetas, se licitan o se contratan a lo largo de 1993-94. Por lo tanto, creo que no es un plan ficticio, sino que es un plan que recoge realmente una voluntad de «poner en marcha», entre comillas -si entendemos por poner en marcha simplemente la obra a licitar y contratar, aunque S. S., lógicamente, conoce que los pasos previos hay que darlos-, poner en funcionamiento 600.000 millones de pesetas por licitación y contratación, lo cual me parece una obra bastante importante.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Secretario General.

Hemos llegado al final de la comparecencia. Gracias por su asistencia y por someterse a las preguntas de los Diputados que han tenido a bien planteárselas. Como es lógico, no es un tema que esté acabado, ni mucho menos; esperemos la aprobación del Plan Director de Infraestructuras y, en consecuencia, después de la comparecencia del Ministro al respecto, estoy seguro que con más frecuencia tendremos que vernos en esta Comisión para

clarificar posturas que permitan ejercer la actuación parlamentaria de forma apropiada.

¿Están de acuerdo los miembros de la Comisión en que, puesto que en este momento todavía no tenemos ninguna presencia por parte de algún miembro del Grupo PNV, se cancele también la comparecencia del Delegado del Gobierno en Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales? (**Asentimiento.**) Así, pues, pasamos SE-NASA a las ocho.

- **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE (PANADERO LOPEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000082), POPULAR (número de expediente 212/000174) E IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUÑA (número de expediente 212/000249).**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar deseo dar la bienvenida al Secretario General para los Servicios de Transporte, don Manuel Panadero López, por su amabilidad de venir hoy viernes por la tarde a comparecer ante esta Comisión. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Socialista, por el Grupo Popular, por el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Cataluña y también por el Grupo Vasco (PNV). Por tanto, después de darle la bienvenida y agradecerle su presencia, procedemos a que el portavoz del Grupo Socialista plantee sus preguntas al Secretario General.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Más que preguntas al señor Secretario General quiero utilizar este turno para expresar que es un placer tener entre nosotros al señor Secretario General, darle la bienvenida a esta Comisión e indicar que no tengo ninguna pregunta en concreto que hacer y que, en todo caso, después de su intervención, si ello diera lugar a una pregunta por parte de nuestro grupo, mantengo el derecho a reintervenir si ello fuera preciso.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún problema. Sabe que la repregunta cabe en este contexto, mientras vayamos bien de tiempo, que parece que sí vamos a ir, con lo cual queda aceptada su propuesta de que, con posterioridad, pueda ejercer el derecho de preguntar brevemente al Secretario General.

En estos momentos, tiene la palabra el señor Camisón, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Advierto, señor Presidente, que mis preguntas se refieren exclusivamente a temas de la Marina Mercante, que habían quedado subsumidas en esta comparecencia.

Señor Secretario General, también el Grupo Parlamentario Popular le da la bienvenida a esta Comisión de Infraestructuras y, en relación con el proyecto de ley que ocupa esta Cámara, empiezo preguntándole lo siguiente: en las transferencias corrientes para el año 1994 se obser-

va un aumento de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, de cerca de 2.500 millones de pesetas respecto al presupuesto inicial del año 1993. Esta misma sociedad prevé para el año 1994 un resultado neto de explotación de menos 6.600 millones y recibe una subvención de explotación de más 6.400 millones. Ante estos hechos, preguntamos: ¿cuáles fueron los ingresos ordinarios -si no los tiene el señor Secretario General le rogaría que nos lo enviara en un plazo de cuarenta y ocho horas- de la explotación de esta sociedad estatal en 1992 y los estimados para 1993? A la vista de estos hechos, y puesto que los resultados netos de explotación están ahí patentes en los documentos para el año 1992 más de 5.000 millones y para 1993 menos de 6.600, le preguntamos cuáles son las perspectivas de vida económica de esta sociedad estatal y cuándo podemos entender que va a arrojar una cuenta de explotación de signo positivo.

En relación con la Marina Mercante, es conocido que los grandes problemas que tiene planteados el sector afectan al mercado internacional, que está muy deprimido y totalmente liberalizado, con un cabotaje en proceso de esa liberalización, con unos costes operativos bastante más elevados cuando se trata de pabellón español que los registros abiertos o especiales; con un registro especial de Canarias que está en marcha, pero que no tiene aún beneficios fiscales ni siquiera parafiscal; que las empresas están transfiriendo sus buques a registros más competitivos, con altos costes de indemnización y, sobre todo, y lo más preocupante en estos momentos, con problemas de desempleo creados por este motivo.

Otros problemas que afectan al sector son la paralización de la inversión, en cuanto afecta al descenso de la flota, al envejecimiento de la misma y a la obsolescencia. Ello lleva aparejado un descenso de la actividad de la flota y de demandas de industrias suministradoras.

Parece obvio que las medidas que debieran aplicarse a esta situación debieran pasar por la utilización de registros abiertos, sin obstáculos de tipo administrativo; en incrementar los incentivos a la inversión en la flota, sobre todo en los tráficos de cabotaje; en mejorar las condiciones del registro civil de Canarias mediante la instrumentación, lo más urgente posible, aunque fuera incluso con carácter provisional, de bonificaciones previstas en determinados supuestos y en el apoyo a la consolidación de los servicios regulares de cabotaje, a través de las autorizaciones, manteniendo el equilibrio oferta-demanda más conveniente.

Siendo éste el problema y las medidas que parecen razonables, a este Diputado, señor Secretario General, le gustaría ser convencido por usted de que el presupuesto va en esa dirección, porque insistiendo en los servicios regulares de cabotaje, para que esta consolidación fuera posible, parece lógico que se debiera insistir en medidas de apoyo a la reducción de los costes de las empresas, en particular mediante la continuidad de todo el proceso de consociación de los servicios, al fomento de la modernización de la flota, aunque esté insistiendo en el tema, mediante los incentivos fiscales, y al control próximo del sistema de autorización y de relación oferta-demanda.

Resumiendo, ¿qué relación o qué actitudes o qué medidas se adoptan en este proyecto de ley, trascendental en la vida española en esta dirección?

Pasando a otra cuestión, es obvio que hay una intensa interrelación entre la marina mercante y su explotación y la construcción naval, que, aunque sean medidas de otros departamentos, sin embargo la relación está permanentemente, y hay un problema que surge y es que ya ha llegado la hora de un cumplimiento lo más rápido y lo más urgente posible por parte del Gobierno español a la vista de las medidas de apoyo autorizadas por la CEE en cuanto afecta a la séptima directiva sobre construcciones navales, que altera totalmente el escenario dado, que van a desaparecer o a disminuir una gran cantidad de ayudas que estaban previstas, pero se da el caso, y mucho más importante el caso español, de que había medidas que estaban tramitándose, que estaban en marcha, que no estaban cobradas y se crea un período de transición a lo largo del cual el sector está viviendo la inseguridad de qué va a ocurrir con eso que tenía en tramitación y que en estos momentos no tienen consolidado a través de la directiva séptima de la Comunidad. Le rogaría que nos dijera qué ha previsto en los presupuestos para esta situación de la construcción naval tan intensamente ligada a las perspectivas de explotación de la marina mercante. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Hay otro tema que afecta también al sector como consecuencia de la disminución de actividad de la flota, sobre todo en tráfico de cabotaje, y la inmovilidad y el desfase de la normativa que afecta a las atribuciones de los titulados náutico-pesqueros. Parece también razonable que en estos momentos se procediera a la revisión y modificación de las atribuciones profesionales de este tipo de titulados de la marina mercante, por supuesto según criterios de la OMI, de forma que se pudiera competir en igualdad de condiciones laborales con el resto de nuestro entorno europeo y de occidente y a partir de cuando han surgido los problemas graves, que ha sido a partir del 1 de enero de 1993. Me gustaría saber qué tiene previsto a nivel de este proyecto la ley trascendental para el país en cuanto a estas dificultades que ya están sufriendo los titulados náutico-pesqueros en cuanto a sus atribuciones.

De momento, señor Presidente, esto es lo que tenía que exponer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Panadero, voy a formularle preguntas bastante escuetas sobre los departamentos en relación con los que usted comparece.

En primer lugar, en lo que se refiere a subvenciones y apoyo al transporte terrestre, hay una cantidad importante la que se plantea en los Presupuestos en relación con el presupuesto general del Ministerio -236.000 millones de pesetas, aproximadamente-, y yo le preguntaría

a usted qué controles ejerce su Secretaría sobre esta cantidad, con qué criterios se reparte y el grado de dependencia que Renfe tiene con respecto a su Secretaría, porque, evidentemente, cuando se aporta esta cantidad de dinero algún control y alguna dependencia política y de gestión se debe tener. En cualquier caso, a nosotros nos parece clarificador que las subvenciones se realicen de esta manera, pero quisiéramos conocer los controles sobre las desviaciones que pudieran existir y sobre las razones por las que se producen estas subvenciones.

En lo que se refiere al control del tráfico terrestre, a la inspección de transporte terrestre, nos interesaría saber si ustedes tienen previsto -ya sé que no está en estos Presupuestos Generales del Estado-, si ustedes han valorado lo que significaría la aplicación de una tasa por la utilización de infraestructuras al transporte terrestre fundamentalmente, en definitiva el transporte de autobuses, que para nosotros es un hecho importante que determina, hoy por hoy, que ese transporte se encuentre en un grado de competitividad favorable con respecto al ferroviario, y nos interesaría saber si ustedes han hecho valoraciones sobre esa posible tasa y lo que ello significaría y, además, lo que significaría no solamente en términos económicos, aunque también, sino en términos de una mayor oferta de transporte.

También quisiera saber las evaluaciones que ustedes hayan hecho sobre el control del transporte por autobuses, el control de la seguridad del transporte por autobuses. Qué datos puede usted aportar sobre el último ejercicio tanto en cuanto a sanciones que ustedes hayan podido realizar como controles de otro tipo que hayan llevado a cabo.

Sobre la marina mercante quisiera preguntarle una valoración del segundo registro de Canarias que, a nuestro entender, no ha cumplido las expectativas que se preveían sobre el mismo, creo que apenas son cinco barcos los que están inscritos en esa segunda bandera de conveniencia, y las perversiones que a nuestro juicio genera esta segunda bandera, que, como son conocidas y están en los «Diarios de Sesiones», no les voy a reiterar aquí, pero esas perversiones que a nuestro juicio genera creo que los argumentos contrarios sobre beneficios económicos de ninguna manera están justificados con los resultados existentes.

Quisiera preguntarle también, sobre el ente público de puertos, cuál es la cantidad que en el conjunto de las diferentes autoridades portuarias destinan a señalización marítima, y si el Ministerio considera que la señalización marítima está resuelta perfectamente con la adscripción que hoy en día tiene a las diferentes autoridades portuarias en detrimento de la señalización que anteriormente estaba adscrita a la marina mercante, que, según nuestro criterio, también debería seguir siendo la misma.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para responder a las cuestiones planteadas por los diferentes portavoces y que tengan relación con la materia objeto de la comparecencia, con la materia presupuestaria, tiene

la palabra el señor Secretario General, don Manuel Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE** (Panadero López): Gracias a los Diputados por sus palabras de bienvenida. Le pediría permiso al señor Posada, como representante del Grupo Popular, para empezar contestando al señor Andreu. Simplemente porque me ha indicado que tenía urgencia en irse, por lo que, si no le importa, le responderé en primer lugar.

La primera pregunta se refería a la dependencia de Renfe respecto a la organización del Ministerio, y he de decir que Renfe en cuanto explotadora está adscrita a la Secretaría General y existen por parte de la Secretaría General las competencias de tutela que corresponden a un órgano administrativo sobre una empresa pública que a él está adscrita. Los criterios de otorgamiento, como usted sabe, aparece computado un total que viene a ser el conjunto de la compensación y no aparece en un cierto desglose de esa cantidad, desglose en el cual queríamos avanzar en el próximo contrato-programa, que espero que se pueda finalizar en el curso del próximo año, en una definición más precisa y de alguna forma con aportaciones a conceptos y no una cierta cifra general que, si bien internamente tiene una lógica de pago de diversos conceptos, no aparece como tal desglosada para pago, como decía, de determinados servicios que Renfe realiza y encajados en las normas comunitarias, básicamente lo que tiene que ver por la compensación de la infraestructura, el pago, como dice la Presidenta de Renfe, la carretera ferroviaria que tiene un coste, compensable de acuerdo con la normativa comunitaria, el pago de las obligaciones de servicio público en determinados servicios, como son cercanías, como son regionales y, evidentemente, también el pago de unas ciertas pérdidas de explotación que, de acuerdo con la directiva comunitaria, deben ir avanzando progresivamente hacia su total eliminación, y que debería ser el objetivo de este contrato-programa establecer el ritmo, calendario y conjunto de actuaciones para avanzar en esta línea. Esperamos poder cerrar este contrato-programa el próximo ejercicio. Nuestra voluntad, y así se lo hemos manifestado a los agentes sociales, en este caso concretamente a las organizaciones sindicales, a las federaciones de transportes, es que respondiera también a un cierto esquema de discusión de cómo conjuntamente somos capaces de abordar un problema importante, como es el tema de los déficit ferroviarios, de tal forma que pudiéramos llegar a un horizonte en el cual esos déficit no encubrieran unas pérdidas de explotación, un déficit de gestión en la terminología clásica, sino que respondieran al pago de una serie de obligaciones de servicio público que, lógicamente y como S. S. puede entender, son precisamente aquellas partes sobre las que se toma la decisión de que no sean pagadas por el usuario en función de las ventajas sociales o de las economías que se pueden producir.

En lo que se refiere a la tasa para autobuses de infraestructura, no hemos hecho esa evaluación que me pide.

Yo quiero señalar a S. S. que absolutamente todos los estudios demuestran que el autobús paga más que de sobra por la fiscalidad específica a los costes de infraestructura. Tan es así que incluso en la propia normativa comunitaria, en trance de aprobarse, sobre armonización fiscal ni siquiera se considera el tema del autobús, directamente se deja porque se sabe que eso es así.

Por otro lado, quiero llamar la atención porque consecuentemente con esa línea y consecuentemente con ese mismo esquema y óptica comunitaria de no pago por parte del ferrocarril de la infraestructura, la imposición específica aislada de un marco general donde se pudiera replantear el tema de la fiscalidad de las infraestructuras de transporte en un marco más amplio que se dirigiera exclusivamente a los autobuses produciría la paradoja de que pagando éstos los costes de infraestructura, según los datos disponibles, penalizaríamos a las capas populares de menores ingresos obligándoles a pagar unos mayores costes, cuando realmente están cubriendo absolutamente todos los costes. A mí me parece que no resulta congruente. Puedo señalarle a S. S. que no existe absolutamente ningún país donde esto sea así, fuera de la imposición fiscal sobre el carburante, y que en el marco comunitario, igual que se ha producido una armonización de la fiscalidad para los camiones, ni siquiera se ha considerado el tema de una fiscalidad específica adicional para los autobuses. Nosotros hemos hecho bastantes estudios sobre estos ratios y estaría encantado, si S. S. tiene interés, de poderse los facilitar.

El siguiente tema era la seguridad en los autobuses. Los análisis que se han realizado de seguridad señalan que el autobús tiene un elevadísimo grado de nivel de seguridad. Es cierto que cuando se producen sucesos desgraciados, como el famoso que ocurrió en Castellón, el impacto es muy fuerte precisamente por la cantidad de viajeros. Es un fenómeno similar al del avión. Evidentemente, la seguridad del autobús es bastante inferior a la del avión; no quiero decir que se muevan en cifras equivalentes de seguridad, pero el impacto que produce un accidente en aviación es tremendo, se produce un auténtico shock, es que puede ser 100 ó 150 personas, y es un shock. Sin embargo, 50 muertos todos los fines de semana se acaban procesando casi como un dato de la vida cotidiana, desgraciadamente hay que decirlo. ¿Qué es lo que pasa? Que, en gran medida, esos 50 accidentes de cada fin de semana, esta auténtica sangría que existe en todo el marco comunitario, por no poner marcos más amplios, no se producen de forma globalizada, se producen de forma individualizada, y el choque para la sensibilidad de la opinión pública es mucho menor. Yo le puedo decir que los ratios se encuentran en cifras infinitamente más elevadas que las del vehículo particular, inferiores a las de Renfe, pero en cifras más o menos equivalentes, y le puedo enviar datos. Incluso creo que ha habido comparencias y respuestas a preguntas parlamentarias aportando estos datos. Estas cifras reflejan que el conjunto del autobús en comparación con el ferrocarril viene moviéndose en cifras más o menos equivalentes o ligeramente superiores. He dicho el ferrocarril, pero he señalado an-

tes que no con Renfe, porque hay un cambio importante entre la accidentalidad de Renfe y la accidentalidad de ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, ferrocarriles valencianos, ferrocarriles vascos y la propia Feve, derivados de su propio proceso estructural de mayor interrelación con el territorio, mayor número de pasos a nivel, etcétera.

En lo que se refiere a sistemas de carrocerías, etcétera, es cierto que con carácter general se ha derivado hacia un sistema en el cual ha primado durante bastante tiempo la estética de la carrocería por encima de la seguridad. Eso no quiere decir que sean inseguras las carrocerías, pero recientemente se han aprobado normas y España es una adelantada imponiendo normas especiales para conseguir una mayor estanqueidad en caso de vuelco de las carrocerías que nos sitúan en niveles perfectamente comparables, y me atrevo a decir que claramente por delante de las que existen en otros países.

Hemos hecho multitud de controles en carretera realizados por la Guardia Civil, realizados por las inspecciones de transporte, tanto de las Comunidades Autónomas como del propio Ministerio, un amplio control sobre los tiempos de conducción y creo que la conclusión es que podemos dormir tranquilos, siempre en ese contexto de que la tranquilidad no debe ser absoluta, sino una intranquilidad tranquila. Existe un razonable nivel de seguridad, diría que más que razonable. Hay en estos momentos un control bastante importante de discos tacógrafos que se chequean no solamente con carácter aleatorio, sino que siempre que se produce un accidente del cual tenemos conocimiento se produce una inspección de los discos de esa empresa en todo el período anterior y posterior al accidente, de tal forma que se controla para tener la seguridad de que funciona adecuadamente.

Ha hecho S. S. referencia al registro de Canarias. Yo tengo que decirle que es un tema que me resulta paradójico, sobre todo oír ciertas opiniones que reclaman como un gran avance el registro Euros y descalifican el registro de Canarias por bandera de conveniencia y, por ejemplo, se producen a nivel sindical, cuando resulta que el registro de Canarias se sitúa en condiciones de tripulaciones claramente en el lado de conservación de empleo nacional respecto a los borradores que existen a nivel comunitario del registro Euros. Sobre que sea una bandera de conveniencia, me permitirá que tenga mis reservas, especialmente, como he señalado, sobre un registro que entraría dentro claramente de los borradores que la Comisión barajaba para ese registro Euros o para conceder la bandera comunitaria a un registro marítimo.

¿Qué el número es reducido? Bueno, no es un elemento de preocupación. Yo quiero hacer una reflexión, si S. S. me lo permite, sobre un cambio que quizás ha pasado desapercibido, y es que en su momento ese segundo registro especial de Canarias fue contemplado como la única posibilidad para conservar una flota de titularidad española. La internacionalización, que ya era mucha, pero que ha aumentado, del negocio marítimo internacional señala que en ciertos tráficos sólo es posible mantener una flota compitiendo en esos tráficos -estoy hablando

básicamente de tráficos extranacionales— si se opera en condiciones abiertas. Hay dos posibilidades: renunciar directamente a operar en esos mercados o, si se quiere operar, usted está obligado a moverse en esos registros porque son mercados abiertos donde existen unas normas muy abiertas y flexibles que tienen que ver con ese proceso en el cual la marina mercante es un cierto abandonado de problemas económicos que se están planteando con la competencia con el Tercer Mundo. Realmente, en aquellos tiempos se pensaba que ese segundo registro podía ser la solución. Obviamente, no lo puede ser y, en ese contexto, la Ley de Puertos tomó una decisión, digamos, racional, que era eliminar muchas de las trabas que existían en un marco que respondía a un esquema histórico en el que se establecía una especie de campana sobre un segmento de la Marina Mercante, se le aislaba de la realidad del mundo, se establecía en un mercado no competitivo, protegido, aislado de cualquier contaminación y germen. El día, que tiene que ver con nuestro ingreso en la Comunidad, que se empezó a levantar la campana, los cuerpos no estaban lo suficientemente inmunizados y así se han producido muchos de los daños sufridos por las navieras españolas, de sobrecostes, de falta de adecuación a un marco competitivo. En ese sentido, la Ley de Puertos optó por crear un marco abierto de posibilidades para los navieros que, en función de sus diversas características, pudieran localizarse en los registros donde España puede seguir teniendo un cierto control; básicamente el cabotaje sería el primer registro, registros más abiertos, pero digamos de una competencia, por decir así, con registros comunitarios, donde la flexibilidad puede ser menor, que es el marco que correspondería al registro especial de Canarias, y, en tercer y último lugar, los registros absolutamente abiertos o los mercados totalmente competitivos, donde difícilmente se puede competir, si somos coherentes con lo que afirmamos, si no es operando en eso que se ha venido dando en llamar registros abiertos. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Y quiero hacer una llamada sobre cuál es la nacionalidad de los buques que están en esos registros, por si alguien piensa que son panameños o liberianos, porque suelen ser estadounidenses, comunitarios, etcétera, y, afortunadamente, incluso españoles, en los últimos tiempos. Evidentemente, se puede ver desde otra óptica, pero ha sido la posibilidad de salvar empleo, porque si no hubiese desaparecido absolutamente. Al segundo registro le falta —y esperamos hacerlo en el contexto de la definición del régimen económico y fiscal de Canarias— el completarlo con una serie de medidas respecto a las cuales quiero hacer una salvedad. No son medidas que vayan dirigidas a aumentar la competitividad de los buques; eso es falso. Los registros más competitivos son los abiertos, que no tienen ningún beneficio fiscal. Las ayudas a lo que van dirigidas es a asentar empleo comunitario, de forma competitiva con los registros abiertos, dicho lisa y llanamente, pagando la diferencia de coste al armador o al naviero entre lo que cuesta el registro abierto y lo que cuesta en condiciones aceptables para ese país. No hay otra forma. Cuando los números no cuadran, las realida-

des suelen ser bastante negras. Y este registro, que, como decía, ha sido tachado de bandera de conveniencia y de una serie de elementos, sin tener en cuenta que se considera, como le decía, muy positivo el registro Euros, que es mucho más abierto que el de Canarias, y más con la deriva que va teniendo, en una de las últimas reuniones, después de una muy fuerte oposición española, se cambiaron palabras que hacían referencia al número o a la composición de la tripulación de nacionales comunitarios, y desapareció un «much more flexibility» y quedó en un «more flexibility», y estábamos hablando ya del 50 por ciento, como dato. Por eso digo que es bueno saber por dónde soplan ciertos vientos. Yo soy optimista, ciertamente, y hace poco estuve en Panamá y les decía a compañeros panameños que con el registro de Canarias no pretendemos hacerles la competencia; somos mucho más modestos. Es un registro que tiene su nicho de mercado, a ése va dirigido, y, en parte, ligado con alguna de las inquietudes que el señor Camisón señalaba y que después le podrá contestar.

Respecto al tema del Ente Público Puertos del Estado, ciertamente no tengo en la memoria las cifras de señalización, tengo el conjunto de la inversión, pero preferiría mandárselas, si no le importa. Y quería corregir una afirmación suya, seguramente un proceso de lapsus. Los faros estaban antes adscritos a Puertos; o sea que siguen en Puertos y no ha habido ningún cambio orgánico de adscripción. Otra cosa que existía una cierta posición que pedía su adscripción a la sociedad de salvamento, por entendernos, o a Marina Mercante, frente a la adscripción de Puertos. Por razones técnicas, operativas, de mayor capacidad de gestión, de conseguir mayor productividad, se optó claramente por un sistema, que era seguir manteniéndolos adscritos en el Ente Público Puertos del Estado. Le puedo decir que, con la experiencia de estos nueve o diez meses, aproximadamente, creo que ratifica, claramente y fuera de toda duda, el acierto en esa decisión, y también creo que tenemos que ser conscientes de que, sin dudar de la importancia del sistema de señalización marítima tradicional de faros, es un sistema que se mueve claramente en regresión respecto a los nuevos sistemas. Y eso no quiere decir que el sistema sea obsoleto y que deba desaparecer, sino que es como tomar conciencia de los nuevos sistemas de la telefonía frente al telégrafo o del correo electrónico frente al correo tradicional. Hay un giro; afortunadamente las tecnologías se difunden, la comunicación vía satélite, los nuevos sistemas de comunicación, que están dejando el sistema tradicional de señalización marítima reducido a un espectro más reducido, y además es muy dado a una tecnificación. Es decir, no es necesario hoy —y éste era el debate que estaba de fondo— entrar en un sistema farero-faro. Es posible mantener un sistema perfectamente funcionando, totalmente eficaz, incluso con una máxima seguridad, sin necesidad de mantener un farero en cada faro, abriendo —y esto lo permitía su adscripción en el Ente Público Puertos del Estado— un sistema de mayor productividad del personal que estaba en el Cuerpo de Señales Marítimas, abrirle a nuevas oportunidades de trabajo

y, en consecuencia, obtener una mayor productividad del conjunto del sistema. Las cifras se mantienen en los planes que existían. Ya le digo que le enviaré las cifras concretas, incluso quizás con su desglose territorial. Sinceramente, le tengo que decir que, después de estos diez meses —y yo tuve también mis dudas con el tema, no crea— de experiencia y después del análisis, la conclusión a la que nosotros llegamos es que yo me felicito por haber tomado esa decisión, y se lo digo con absoluta fiabilidad y seguridad de que es así. Creo que con esto le he contestado. Quedo en enviarle los datos que me había pedido.

Paso a contestar al señor Camisón, pidiéndole disculpas y agradeciéndole que me haya permitido contestar, en primer lugar, al señor Andreu. Su primera pregunta hacía referencia, fundamentalmente, al tema de la Sociedad Estatal de Salvamento, y hablaba de un déficit. Yo creo que es importante señalar cuál es la estructura de la Sociedad de Salvamento. La Sociedad Estatal de Salvamento viene a ser como —si me permite y no me toma literalmente las palabras— el cuerpo de bomberos marítimo. Es decir, ante una emergencia, fundamentalmente ligada a salvamento de la vida en el mar o ante determinados elementos de incidentes o accidentes marítimos que puedan dañar al medio marino, se produce la reacción, pero, evidentemente, este conjunto de servicios que presta no los factura. Es, de alguna forma, una prestación generalizada de salvamento de la vida, pero no aparece el helicóptero y, cuando llega el naufragio, le dice: Oiga, o paga usted o yo me voy y le dejo aquí. No le cobra, pero, evidentemente, sí incurre en un coste. Por esto decía que, de alguna forma, este fenómeno es equivalente a lo que puede ser el cuerpo de bomberos. ¿Qué quiere decir esto? Que sus ingresos, ciertamente, tienen un carácter muy aleatorio, básicamente se derivan —y pueden ser cantidades importantes, pero aleatorias y difícilmente predecibles y consignable; más bien serían ingresos atípicos— de si se produce su actuación en un rescate marítimo de un barco que se va a hundir y, a través de los mecanismos de cobro que están establecidos para este tipo, o si presta un servicio de remolcaje de una determinada embarcación. Pero, fuera de esto que digo, tiene un carácter secundario y relativamente anecdótico en la explotación; es un servicio absolutamente presupuestario; por tanto, gravita sobre el presupuesto.

Su señoría podría decir, y con toda razón: Precisamente por los argumentos que usted dice no entiende por qué se constituye una sociedad diferente de la que podía ser la propia estructura funcional, porque al final usted lo que me está diciendo es que se paga exactamente igual: Que los ingresos que existen tienen un cierto carácter residual, aunque un año pueden ser muy importantes. La diferencia es que, por sus propias formas de organización, por su necesidad de trabajo 24 horas al día, hay que estar atentos y con capacidad de dar respuesta inmediata a cualquier incidente. Por las propias singularidades que tiene la contratación del personal, la experiencia que teníamos es que su funcionamiento, dentro del ámbito de marina mercante, presentaba prácticamente innumerables problemas y dificultades de mejora de la gestión y

que era necesario dar un cambio orgánico. Sobre esa constatación y esa práctica lo que se hizo fue convertirla en una sociedad estatal cuyo objetivo era seguir prestando esos mismos servicios y evitar la eliminación de la rigidez que para determinados servicios específicos presenta el Estatuto de la Función Pública, como puede ser para la prestación de servicios de 24 horas, para integrar a personal que se mueve en un espectro difícil de jugar la vida, cierta y literalmente, para salvar la de otros conciudadanos en un momento crítico. Por ello fue la decisión que las Cortes aprobaron de convertirla en sociedad estatal. Pero, consecuentemente, de alguna forma su déficit es equivalente a su aportación presupuestaria o, dicho de otra forma, es en ese ejemplo que yo decía de los bomberos: usted tiene esta dotación para organizarse y prestar este servicio con estos medios, de la forma más eficiente. Por tanto, no le debe preocupar a S. S. este déficit porque sería equivalente a si estuviese en el presupuesto y fuese una organización administrativa, una dirección general, un organismo autónomo y se financiara con cargo al presupuesto.

El incremento al que ha hecho referencia se debe básicamente a dos aspectos: uno, que prácticamente de forma operativa empezó su funcionamiento aproximadamente en marzo de este año, en tanto que el año que viene son doce meses. En segundo lugar, que hay una apuesta del Gobierno en este presupuesto por aumentar el nivel de protección de la vida humana en el mar a través de mayores medios; por ejemplo, un tercer helicóptero que va a operar en Canarias todo el año que viene, en tanto que este año serán aproximadamente del orden de cuatro meses nada más, a través de la dotación de unas torres de control que van a permitir un mayor nivel de fiabilidad y seguridad a la hora de responder a accidentes que se puedan producir en el mar. Al mismo tiempo de controlar ciertos tráficos, cuyos incidentes —y no digo nada si llega a accidentes— pueden ser gravísimos para ciertos sectores de la industria nacional. Estoy pensando en el tráfico del estrecho y en el corredor de Finisterre.

Este año que viene, como digo, hay una mayor prestación de servicios, hay un mayor desarrollo que yo creo que todos nos debemos congratular de ello, y, evidentemente, tienen mayor coste. Estoy absolutamente convencido que crece más el nivel de prestación de servicios que lo que crece la asignación presupuestaria o, dicho de otra forma, que vamos a ser capaces, y eso está implícito en el presupuesto, de conseguir mayor eficiencia en la prestación de los servicios.

Después de esta explicación entenderá que esperar un resultado positivo en términos puramente económicos comerciales de cualquier sociedad no resulta posible porque no es ese el esquema de esta sociedad.

Su señoría ha hecho un análisis sobre el tema de la marina mercante. Me pregunta por algunos elementos, que me permitirá que me abstenga de contestarle, como son los elementos de la construcción naval, de la incidencia que tiene el cambio de normativa comunitaria, porque no es la especialidad. Le podría dar unas impresio-

nes, pero casi en plan particular porque no soy responsable de esa área y preferiría que, consecuentemente, con mucho mayor nivel de conocimiento, fuese el responsable de los temas de construcción naval quien le conteste.

De alguna forma, en la contestación que hacía al señor Andreu sobre la organización del sistema marítimo contestaba a alguna de sus preguntas. Le he dicho que la Ley de Puertos abre la posibilidad para el naviero, en el marco administrativo que le es propio a la ley, de mover sus buques a aquellos registros que considere más necesarios para mantener su empresa competitiva en el segmento de mercado en el que opera. Existen problemas, yo lo comparto con S. S., que tienen que ver con los convenios colectivos, con, en su caso, la necesidad de llegar a acuerdos con los tripulantes, que suponen una serie de costes para el naviero que quiere desplazarse de un registro a otro. Pero ese es un tema de la legislación laboral que, en su caso, podrá tener soluciones en el marco de unas modificaciones del sistema o de las relaciones laborales, pero difícilmente en el marco exclusivo de un sistema mercante.

El segundo registro hay que conceptuarlo, no como la solución que durante muchos años estuvo al menos flotando en el aire, aunque quizá no se dijera de una forma tan expresa como yo lo estoy diciendo en estos momentos, sino que es simplemente una posibilidad más de registro para aquellos tráficos abiertos a navíos comunitarios con pabellón comunitario y donde la competencia se centra en ese aspecto; ofrecer a los navieros españoles una posibilidad de competir en esos tráficos sin necesidad de tener que trasladar sus buques a un segundo registro comunitario y, por tanto, situándole en un mismo entorno de lo que son esos segundos registros comunitarios.

Los beneficios fiscales ya señalaba anteriormente que esperamos incorporarlos en el conjunto de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias porque nos parece más lógico meterlos en este contexto. Al mismo tiempo, le señalaba que este tipo de ayuda de Seguridad Social, de beneficios fiscales, etcétera, tiene más que ver que con la competitividad del pabellón de los propios navieros, y tiene como objetivo la fijación del máximo nivel de empleo español posible.

Hablaba S. S. del tema de la paralización de inversiones. Estamos interesados y estamos tratando con el Ministerio de Industria de buscar un nuevo marco que establezca para los próximos años la continuidad del actual marco de financiación para los buques españoles que presenta ciertos problemas. Pero creo, sinceramente, que podremos mover ayudas. Ya hay problemas con la normativa comunitaria en lo que se refiere a las ayudas. Podemos hacer una financiación muy barata, pero en tanto no consigamos que la explotación de las empresas navieras presente resultados positivos, no serán ni siquiera muletas porque no producirán ninguna ayuda. Si no hay resultados positivos en la cuenta de explotación de las navieras, desengañémonos, las navieras no van a invertir. Precisamente lo discutimos en el marco comunitario y creo que conseguimos un clima bastante favora-

ble para la flota española. Tenemos que aprovechar para la de cabotaje los años de periodo de transición para alcanzar esa adaptación y lograr su competitividad en el nuevo marco que se va a producir.

Nos preocupa mantener un nivel de competitividad que sea adecuado o el fruto preciso del equilibrio entre la oferta y la demanda y que combine tanto la competitividad y la competencia entre las empresas como la estabilidad del sistema, sobre todo por lo que tiene que ver en las relaciones con Canarias y Baleares desde la Península.

Finalmente, hacía referencia a la problemática que se plantea con los titulados náuticos pesqueros y el marco de atribuciones, que es un tema, como todos ellos, que presenta problemas importantes entre los colectivos de formación profesional, los de los titulados náuticos pesqueros y los de los propios licenciados náuticos, los marinos mercantes.

Tenemos la voluntad de movernos en este sentido de forma muy acompañada, por supuesto, a los convenios internacionales y también a las nuevas directrices sobre atribuciones, exigencias de titulación y experiencia que se están produciendo en el marco de la nueva política marítima comunitaria y que van a hacer mucho énfasis en los niveles de profesionalidad, en la formación de las tripulaciones. Con ello se pretende que cualquier movimiento que en este sentido se haga suponga un incremento de las posibilidades de trabajo de todo el colectivo -náuticos, pesqueros, formación profesional y marinos mercantes- y no suponga que, por aumentar parcelas de un colectivo respecto al otro, creamos elementos de tensión entre ellos y que adicionalmente se pueda producir que ciertos reconocimientos de atribuciones que pudiéramos hacer de forma interna no tuvieran en el fondo mayor eficacia porque fueran negados por las normas comunitarias.

Por tanto, en ese contexto yo recomendaría, y es nuestra filosofía, seguir muy de cerca este desarrollo de la normativa comunitaria y ceñirnos mucho, en cuanto al marco de atribuciones, a las exigencias que van a derivar de estos proyectos de reglamentos y directivas que la Comisión está poniendo encima de la mesa.

Obviamente, gran parte de este tipo de actuaciones no deben llevar detrás unos presupuestos importantes, sino que son medidas de regulación de mercados, titulaciones, que no requieren llevar detrás rubros importantes de tipo presupuestario.

Es cierto que a formación se destinan partidas en los presupuestos. Queremos hacer un esfuerzo en colaboración con otros órganos de la Administración que tienen también competencias en temas de marina -el Instituto Social de Marina, etcétera-, de tal forma que incentive el mayor nivel de formación de nuestros profesionales, porque sólo por ese lado, en ese contexto abierto que existe para la marina mercante, seremos capaces de conseguir oportunidades de colocación, bien sea en la flota española, bien sea en la flota de otras banderas.

Creo que he contestado, al menos eso he pretendido, a las preguntas que se me habían formulado. En todo caso, si queda alguna duda o algún matiz, estoy a su disposi-

ción para aclararlo o para subsanar el lapsus que haya podido cometer.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Secretario General.

¿Alguien más desea formular alguna pregunta? (**Denegaciones.**)

Sólo resta agradecer su comparecencia. Sus clarificaciones creo que han dado satisfacción a todos los miembros de esta Comisión.

En espera de que llegue la Secretaria General de Comunicaciones, hacemos una pausa.

Se reanuda la sesión.

- **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES (SALGADO MENDEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (número de expediente 212/000079) y POPULAR (número de expediente 212/000175).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos nuestra reunión con el último punto del orden del día, en el que tenemos la satisfacción de contar con la comparecencia de la Secretaria General de Comunicaciones, doña Elena Salgado Méndez. Como la petición de comparecencia ha sido realizada por los Grupos Parlamentarios Socialista y Popular, ruego al portavoz del Grupo Socialista que formule las preguntas que crea pertinentes a la señora Secretaria General.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Bienvenida, señora Secretaria General, en su comparecencia en esta Comisión.

Por lo que respecta a sus funciones desde el punto de vista de estos presupuestos, están contenidas básicamente en los Programas 521.A, de explotación de los servicios postales, y 521.B, de ordenación y gestión del espectro radioeléctrico. Yo le voy a hacer algunas preguntas con relación a ambos programas.

Con respecto al Programa 521.A, que se gestiona a través de Servicios y Correos, desde la creación de este nuevo organismo está en vigor un plan de empresas con el objeto de recuperar los niveles de calidad que sufrieron cierto deterioro en la década de los 80, por razones que no viene al caso detallar, algunas de ellas imputables al mercado y otras a la propia Administración, el objetivo de ese plan de empresas, como decía, era recuperar y mejorar los niveles de calidad y mantener un cierto equilibrio entre gastos e ingresos de Correos. Ello conllevaba una política en las tarifas y el desarrollo de un plan de inversiones.

Lo que me interesa en esta comparecencia, referido al presupuesto de Correos, es la previsión de ingresos para el próximo año, la previsión de los resultados, las principales inversiones que se acometen y las mejoras de los índices de calidad que resulten esperables de esas inver-

siones y del conjunto de la actuación de Correos en el próximo año.

En cuanto al Programa 521.B de ordenación y gestión del espectro, esta Cámara aprobó, en junio de 1992, un Plan nacional, con unas resoluciones de los diferentes grupos de la Cámara, de cuyo desarrollo hemos tenido exacto conocimiento en una ponencia especial creada en el seno de esta Comisión para controlar el desarrollo de dicho Plan. No me voy a referir, por tanto, a los objetivos en él contenidos sino, específicamente, a los compromisos de inversión del citado Plan para el primer cuatrienio de vigencia del mismo, que vence precisamente en el ejercicio presupuestario próximo.

Esos compromisos de inversión eran del orden de dos billones y medio de pesetas desde el año 1991 a 1994, de los que 2 billones 200.000 millones, prácticamente, correspondían al sector regulado, y el resto al sector desregulado. Obviamente, tampoco me puedo referir al sector desregulado, porque no hay posibilidad de influencia en él, sino sólo indicar unas líneas de actuación que ya estaban contenidas en el Plan. El sector regulado contemplaba 34.000 millones de inversión por Correos; prácticamente 60.000 por Retevisión; 45.000 por Hispasat; casi dos billones por Telefónica, y el resto, hasta casi 100.000 millones de pesetas, en inversiones diversas de apoyo.

Como es una comparecencia sobre los presupuestos del próximo año, solamente quiero preguntarle en qué medida se recogen en los presupuestos de 1994 los compromisos que resultan de este cuadro de inversiones y, lo mismo que en el anterior programa, las mejoras de calidad en la prestación de los servicios que se pueden esperar como resultado de esa política de inversiones.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Yo espero, señor Presidente, que en esta ocasión, y dada la trascendencia de los temas que dependen de la señora Secretaria General, tenga cierta comprensión respecto al tiempo, habida cuenta de que en otras comparecencias este Grupo ha sido respetuoso a la hora de utilizar sus tiempos.

Señora Secretaria General, el Grupo Popular también le da la bienvenida y va a valorar, sin duda alguna, la información que nos va a proporcionar.

La primera cuestión que quiero plantear se refiere a la empresa pública Hispasat. Hoy, señora Secretaria General, voy a ser muy concreto en mis preguntas y le ruego que si aquí no tuviera datos relativos a alguna de ellas, los remita en un plazo inferior a 48 horas, porque nos van a ser necesarios para la formulación de nuestras enmiendas.

La primera se refiere a dicha empresa pública. Según criterios actuales, desearíamos que dijera a la Comisión el beneficio acumulado esperable al final de la vida útil de proyecto Hispasat. Esta es una magnitud. También quisiéramos saber la tesorería final generada en el proyecto al término de su vida útil.

La tercera, también relacionada con el Hispasat, se

refiere a cuánto debería ascender por año el montante de ingresos de cada traspondedor para la difusión de la televisión por satélite, de acuerdo con los datos actuales y no con las previsiones cuando se genera el proyecto. Además, queremos conocer la que ha servido para hacer las adjudicaciones de esta difusión de televisión por satélite.

En algún momento la señora Secretaria General nos ha informado de que, en términos de retornos, la empresa constructora del satélite, la empresa Matra, se había comprometido a una reinversión en nuestro país de 14.000 millones de pesetas. Nos gustaría conocer la situación de esta inversión francesa en nuestro país y qué relación tiene con las previsiones del presupuesto.

De acuerdo con los satélites, tiene las cuatro emisiones conocidas: la DBS, la emisión fija FSS, la emisión con Iberoamérica y la emisión del Ministerio de Defensa. Se nos dijo en su momento que la vida económica del proyecto se iniciaba en enero de 1993. En base a todos estos traspondedores, nos interesa saber, señora Secretaria General, para cada uno de tales traspondedores -para todos y por meses- los ingresos habidos durante 1993 y las previsiones para los meses que faltan de este año. Y también por meses, las mismas cifras para el año 1994.

Nos gustaría conocer el nivel de contratación del servicio fijo FSS, tanto respecto a Telefónica como a Retevisión, como a Correos u a otros si fuera el caso, así como la perspectiva, en el caso de que no estuvieran vendidos o arrendados.

Nos gustaría conocer, señora Secretaria General, las perspectivas de situación económica para el cuarto año de la vida del proyecto puesto que, como se anunció en cierto momento, llegaba a su punto crítico en el cuarto año de su vida. Le preguntamos si el Ministerio de Defensa ha abonado su cuota prevista inicial de 2.700 millones, correspondiente a 1993, y la previsión de 2.700 millones de la cuota correspondiente al año 1994. ¿Qué ocurre con esos compromisos del Ministerio de Defensa? Si hubiera habido un convenio entre los Ministerios de Obras Públicas y Defensa, nos gustaría que nos hiciera saber su contenido o que remitiera a esta Comisión una copia de dicho convenio.

Nos gustaría conocer, señora Secretaria General, la deuda de Televisión Española con Hispasat y los contratos blindados de la empresa pública Hispasat. En cuanto al balance de situación de la citada, nos gustaría aclarar la partida de acreedores del pasivo, quiénes son éstos y en qué cantidades. Respecto a la cuenta de pérdidas y ganancias, existe la partida de ventas netas con un importe de 10.554 millones de pesetas para el año 1994. Le pedimos el desglose de esta partida de ventas. Nos interesa la información que pueda suministrarnos respecto a las previsiones de utilización y sus correspondientes plazos de todos los recursos del sistema de satélites Hispasat, de los dos que hay en estos momentos en órbita.

En cuanto a Retevisión, existe el presupuesto de explotación con un debe, donde aparece una partida de 1.226 millones de pesetas por variación de las previsiones de pérdidas de créditos incobrables. Nos interesa conocer quiénes son los deudores de esta cantidad. En el haber

figuran las ventas netas previstas de Retevisión, con un montante de 34.320 millones de pesetas. ¿Cuál es su distribución entre los distintos clientes? Nos gustaría disponer de información sobre la regulación pendiente de los servicios VSAT del satélite y conocer las influencias que la Orden Ministerial, de julio de 1992, haya podido producir sobre los compromisos de Telefónica con otros satélites respecto a la inversión de 144.000 millones que se dijo en su día, para seguir las disponibilidades de Telefónica de acuerdo con el satélite.

En términos más generales y respecto a la política de liberalización, nuestra impresión es que hay una lentitud de adecuación a la Comunidad Económica Europea. Le preguntamos si este proyecto de ley confirma esa lentitud del Gobierno y no marcha en la dirección de ese ritmo de liberalización deseable, que está patente en el resto de países comunitarios.

Le pedimos noticias sobre el concurso de licencia para la explotación de la telefonía móvil automática, el TMA, nuevamente demorada por el Gobierno. Lo mismo sobre la mejora de la gestión del sistema de espectro radioeléctrico, que está llegando a situaciones de gravedad así como las demoras en la regulación de la televisión por cable justamente en un momento en el que los dos satélites están ya operativos y que al no estar regulada la televisión por cable está provocando un freno innecesario. Como sabe la señora Secretaria, somos el único país del entorno europeo que aún no lo tiene regulado.

Nos gustaría conocer, habida cuenta lo manifestado por los sectores afectados, las deudas de los organismos estatales con las empresas electrónicas españolas. Se han anunciado partidas importantes del Ministerio. En este momento yo no le voy a plantear esta cuestión, ni le voy a solicitar las de AENA porque no son de su competencia, pero me gustaría que nos cifrara exactamente en estos momentos las deudas de Retevisión y de Correos con las empresas electrónicas españolas.

En el Programa 521.B de la Secretaría General de Comunicaciones, artículo 62, aparece una inversión nueva en equipos informáticos de 315 millones de costo total, y 75 millones para 1994. Queremos conocer a qué aplicaciones se va destinar este dinero.

En el artículo 63 aparece el proyecto de obras de reposición de edificios, en el que figura un coste de 5.502 millones y 1.302 específicos para 1994. ¿Cuál es el destino?

En el artículo 64, gastos de inversiones de carácter inmaterial, figura un proyecto de 160 millones de coste total, del cual un 50 por ciento se destina a estudios y exposiciones. Queremos conocer qué estudios de modernización y perfeccionamiento de redes se van a realizar, y cuál es el plan, en cuanto a número y tipo de exposiciones previstas, para su realización en comunicaciones.

En el artículo 64, de inversiones de carácter inmaterial del Plan Nacional de Telecomunicaciones, queremos conocer qué destino se pretende dar a la consignación de 569 millones que aparece en el coste total y cuál es la asignación presupuestada para 1994.

En la red de banda ancha, nos gustaría conocer qué

destino se pretende dar a esta consignación y cuál a los 80 millones consignados para 1994. En VSAT, qué destino se pretende dar a los 304 millones previstos como coste total. En acción nacional de comunicaciones móviles, qué destino se pretende dar a los 325 millones previstos como coste total de proyecto. En estudios relacionados con el transporte, qué destino se va a dar a los 200 millones previstos como coste total; cuál es el de los 50 millones presupuestados para el año 1994; qué parte del presupuesto para 1993 no se ha gastado; y cuánto se va a transferir a 1994.

Esto en líneas generales. Con la benevolencia del señor Presidente, quisiera completar estas preguntas con cuestiones referidas al organismo autónomo de Servicios y Correos. En este caso, señora Secretaria General, a nuestro Grupo le interesan (si no los tiene, como es natural, nos gustaría que nos los remitiera con la mayor urgencia) los documentos siguientes. De la Subdirección General de Explotación del organismo autónomo del área de tráfico, los estudios referentes al correo nacido mensual y agregado anual; la comparación mensual detallada entre 1992 y 1993, llegando hasta la fecha actual, así como las previsiones de los meses que faltan de 1993, especificando todos los datos posibles, pero, sobre todo, el tanto por ciento acumulado sobre el año 1992, tanto en las líneas de producto agregado de básica, como de económica, de urgente y total, además del global que supone para el año 1993 y previsiones de estas partidas para 1994.

Asimismo, en cuanto al estudio del organismo autónomo sobre la evolución postal exprés, nacional e internacional, nos interesa conocer el tanto por ciento de desviación de estas partidas del año 1992 respecto a 1991, de 1993 respecto a 1992 y la previsión de desviación de 1994 respecto a 1993. Dentro del mismo organismo autónomo, le pedimos, con datos actuales y no previsiones anteriores (si no los tiene, le rogamos que nos los envíe por escrito), las previsiones de acuerdo con los resultados de explotación correspondientes a los años 1993, 1994 y 1995. Le preguntamos si nos va a dar estas previsiones con amortizaciones y provisiones incluidas o no. En su caso, le solicitamos el desglose descontando estas partidas.

En cuanto al crecimiento del mercado nos interesa conocer, con criterios actuales, no de previsiones anteriores, el crecimiento anual medio de Correos y Telégrafos correspondiente a los años 1993, 1994 y 1995, así como, refiriéndome exclusivamente a la línea básica, el incremento del volumen de Correos y Telégrafos correspondiente en esta línea a los años 1993, 1994 y 1995.

Le preguntamos, señora Secretaria General, qué implantación de centros de correo electrónico se ha ejecutado en el año 1993, dónde y por qué importe, y qué implantación de centros de correo electrónico se va a ejecutar en los años 1994 y 1995 -pero, sobre todo, en 1994- dentro de las previsiones del presupuesto en cuanto a centros de correo electrónico.

Respecto a la evolución prevista de ingresos (sin que ello obste para que luego le solicite más concreción), en líneas generales, nos interesa conocer los siguientes indi-

ces. A la vista de los datos actuales -reitero-, no de previsiones, evolución comparativa del año 1993 respecto a 1992 y de 1994 y 1995 con relación a los años anteriores.

Por lo que se refiere a la caja única de giro nacional, nos interesan tres partidas, que son: el número total de giros, el importe movido, en millones, por años y los ingresos generales para Correos y Telégrafos, que han oscilado últimamente en 4.000 millones. Estas cifras nos interesan para los años 1992 y 1993 y perspectivas para 1994. De los 4.000 millones de ingresos para Correos propiciados por la caja nacional del giro, le preguntamos cuántos son de ingresos financieros y cuántos días de media figura de capital retenido en Correos las partidas de la caja del giro nacional.

Se había anunciado en propuestas de empresas la decisión de tomar ya los beneficios que podían derivarse de comprar o arrendar los servicios de uno de los transpondedores del Hispasat por Correos. Nos gustaría que nos diera noticias de esta decisión anunciada.

En relación con las cuentas de pérdidas y ganancias correspondiente al organismo autónomo, se nos dice que, a partir del año 1992, se cambia el criterio de formalización de esta cuenta y se hace por acuerdo al principio contable del devengo. Le preguntamos por qué se ha cambiado de criterio en la formalización de esta cuenta a partir de ese año. Ya en la cuenta que tenemos aquí delante, que es la correspondiente al año 1992, aparece una partida, que es de ingresos financieros, por un importe de 2.185 millones. Le pedimos el desglose y el origen de esta partida de ingresos financieros por cantidad tan importante y los correspondientes a los previstos para los años 1993 y 1994.

En cuanto a las deudas de Correos -me refiero a las deudas generadas por Correos, con independencia de quién las vaya a pagar, porque las paguen Correos o los Presupuestos del Estado, al final todo sale de la ciudadanía española-, nos interesa conocer las correspondientes a los años 1991 a 1993 y las previsiones para 1994, desglosadas las que corresponden a Caja Postal, a Renfe, a Iberia, al PMM, a Telefónica, a la Seguridad Social, a otros proveedores y, en general, toda la deuda. Repito que me refiero a las deudas generadas por Correos, independientemente de quién las vaya a satisfacer.

Insistiendo en los ingresos de Correos, le pedimos, detallado por meses, la partida de ingresos de Correos y la de gastos para los años 1992, 1993, las previsiones de los meses que faltan de 1993 y las correspondientes a 1994.

En cuanto a la evolución del servicio postal exprés, pedimos el número correspondiente a los años 1992/93/94 -para estos dos últimos, las previsiones- y, por meses, el número de envíos que se han perdido y el importe de estas pérdidas. Nos interesa conocer, en cuanto al déficit previsto para el año 1993, la variación que ha supuesto la cifra de 1993 respecto a la de 1992.

En el Programa 412.A, ordenación y explotación de los servicios de comunicaciones postales y telegráfico, queremos conocer cuál fue, para el año 1992, el montante de crédito inicial por capítulos, las modificaciones de crédito a 31 de diciembre, por capítulos, los créditos totales a

31 de diciembre, por capítulos y la disposición y obligación reconocida, también por capítulos, a la misma fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, han pasado dieciséis minutos. Habíamos acordado en la Mesa un máximo de quince minutos, por lo que estaba usted en su perfecto derecho, dentro del contexto de la comparecencia, de pedir todos esos detalles. Lo ha hecho, pero le ruego que vaya terminando, por respetar las reglas acordadas por la Mesa.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy, acatando sus instrucciones, a intentar acortar, y voy terminando con unas preguntas muy concretas.

Para el año 1993, nos interesaría conocer los mismos datos que había pedido para 1992 del Programa 512.A. También en el Programa 521.A, en el objetivo tres, ampliación y modificación de la infraestructura en la que se apoya la prestación de los servicios del organismo, figura el indicador 1, que es construcción de edificios para centros de tratamiento, por un importe de 3.625 millones. Queremos saber cuál fue la inversión realizada u obligación reconocida en el año, y su desglose para cada uno de los centros de tratamiento. En el presupuesto de 1994 figuran 1.960 millones, cuánta que también nos gustaría que nos desglosara.

Acatando las instrucciones del Presidente, con esto termino, en una primera parte, la serie de preguntas que tenía que hacer el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: ¿Me permité intervenir, por una cuestión de orden?

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Creo que debo decir, por ser absolutamente respetuoso, que la intervención que hemos escuchado desvirtúa el más generoso sentido de interpretación que se pueda dar a la razón que nos convoca hoy aquí, que son los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Posada. ¿Es para una cuestión de orden?

El señor **POSADA MORENO**: Para una cuestión de orden.

Como portavoz del Grupo Popular, debo oponerme a esas palabras del portavoz del Grupo Socialista, porque no creo que lo desvirtúe. Estamos haciendo unos presupuestos y, para saber las partidas que deben ir a cada uno de los organismos, por ejemplo, Hispasat, Retevisión, Correos, etcétera, conocer la situación económica es muy interesante. Quizá sea cierto -lo decía mi compañero, el señor Camisón- que la Secretaria General nos pueda contestar en este momento detalladamente a todas las preguntas, pero ya se ha dicho que se formulan para que

sean contestadas por escrito y poder elaborar las enmiendas, lo cual sí es pertinente.

El señor **PRESIDENTE**: Como lo que interesa es que los trabajos de la Comisión sigan un turno positivo y eficaz, yo interpreto que el contexto de la intervención del señor Camisón está dentro de la línea del debate presupuestario, y la señora Secretaria de Estado tiene ahora la palabra para contestar a lo que crea oportuno en estos momentos, y a lo que no pueda contestar lo hará por escrito, como se le ha pedido.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): Señor Presidente, quiero dar las gracias a los representantes del Grupo Socialista y del Grupo Popular por sus preguntas.

No puedo sino manifestar también una cierta sorpresa por el contenido de la intervención del representante del Grupo Popular, no tanto por lo premioso de todos los datos que me ha solicitado, porque estaría en su derecho, sino porque muchos de esos datos corresponden a ejercicios de los años 1992 y 1993. Podría entender, tal como el propio señor Camisón ha insistido en otras ocasiones, que los datos correspondientes al ejercicio de 1993 tienen cierta relación con el presupuesto del año siguiente, pero sería injusto para el resto de señores Diputados presentes que en una comparecencia presupuestaria tenga que dar los ingresos mensuales por cada una de las líneas de productos del organismo Correos y Telégrafos correspondientes a cada uno de los meses del año 1992, en el caso de que tuviera esa información.

Me comprometo a enviar al señor Camisón (no en cuarenta y ocho horas, porque eso significaría el domingo, espero que se refieran a cuarenta y ocho horas de día hábil), como fecha límite, el miércoles los datos que me ha pedido, pero no tengo claro -quisiera que el Presidente de la Comisión me lo aclarara- si debo enviar datos correspondientes al año 1992, cuando estamos preparando el Presupuesto del año 1994.

En cuanto a los datos que se piden correspondientes al año 1993, se hace siempre por parte del representante del Grupo Popular la salvedad de que son datos reales, no presupuestarios. Debo entender, por tanto, que me pide datos de lo que llevamos transcurrido del año, porque para el resto es también una previsión o es el presupuesto.

Con todas estas salvedades, le rogaría al señor Camisón (aunque creo que he tomado nota de todo, quisiera tener la seguridad de que tengo todas sus preguntas) que me entregara sus preguntas por escrito. Pero hay alguna que sí quisiera contestar aquí.

En cuanto a Hispasat, como ya hemos tenido ocasión de manifestar tanto el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente como yo misma en esta Comisión, debo decir que la vida útil del Hispasat es de diez años para cada uno de los satélites. Quiere decir, por tanto, que esos diez años hay que contabilizarlos, para el primer satélite, desde el 1 de enero de 1993; para el segundo satélite, desde el 1 de noviembre del año 1993.

Esto quiere decir que en este momento está operativo el primer satélite y que dentro de muy pocos días estará operativo el segundo. Debíamos hablar únicamente de la ocupación del satélite que está operativo. Le puedo decir a este respecto que la ocupación es completa, se está utilizando la misión de Defensa, se está utilizando la misión del servicio fijo, y se está utilizando, a manera de prueba y repitiendo la emisión del canal internacional, la emisión de un canal sobre América.

El día 1 de noviembre va a comenzar la operación del segundo satélite. Una vez que tengamos esos dos satélites comenzará ya la operación de Defensa también sobre el segundo satélite. De hecho, debo decir aquí que circunstancias excepcionales que se están produciendo en este momento en Bosnia han hecho que el Ministerio de Defensa nos solicite la utilización del segundo satélite, a pesar de no haber finalizado todavía completamente el período de pruebas. Excepcionalmente, y por el hecho de tratarse de una misión humanitaria, se está utilizando también el transpondedor de la unidad 1 B) para nuestras tropas españolas destinadas en Bosnia. En todo caso, están ya adjudicadas las concesiones de canales de televisión por satélite en difusión directa. Las televisiones privadas tienen que comenzar sus emisiones, como fecha límite, en febrero, mientras que la televisión pública tiene que comenzar sus emisiones en el mes de diciembre.

En cuanto al servicio fijo, están en este momento utilizándose cuatro transpondedores por Retevisión, un transpondedor por Correos (si bien con un equipamiento mínimo todavía, porque está a punto de decidirse la adjudicación de los equipos de antenas, de los equipos de recepción, para ser instalados en las oficinas de Correos) y un transpondedor por Telefónica. Es decir, el primer satélite de servicio fijo está utilizando su capacidad. Quisiera recordar al señor Camisón que aunque entre los dos satélites tienen 16 transpondedores de servicio fijo, siempre se ha pensado -todas las contabilidades de explotación se han hecho con ese supuesto- que iban a utilizarse únicamente 12, quedando los otros cuatro de reserva. Evidentemente, se pueden utilizar si es necesario, pero no están contemplados en los presupuestos de explotación. Estamos en tiempo de alquilar transpondedores correspondientes al segundo satélite, que no ha empezado todavía su funcionamiento.

Comentaba el señor Camisón que el precio de un transpondedor de DBS ha servido para hacer las adjudicaciones. No hay un precio en las adjudicaciones. El pliego de bases del concurso establecía varias fases diferenciadas. La fase que correspondía decidir por acuerdo de Consejo de Ministros era a qué empresas de radiodifusión se adjudicaban los canales.

Decía el propio acuerdo del Consejo de Ministros que las empresas adjudicatarias deberían firmar un contrato con Retevisión para la prestación del transporte de señal con un transpondedor del satélite Hispasat. Por tanto, esta etapa no ha llegado todavía. En cualquier caso, el precio, como muy bien sabe el señor Camisón, está establecido como una referencia máxima en un acuerdo del Consejo de Ministros anterior.

Como ya hemos dicho aquí varias veces, los precios de los transpondedores de Hispasat van a ser precios de mercado a lo largo de la vida útil del satélite y, por tanto, Hispasat, sociedad comercial, va a tener las mismas posibilidades. En consecuencia, Retevisión, que es la entidad contratante, va a tener las mismas posibilidades que las entidades propietarias de otros satélites a efectos de tener una tarifa más baja los primeros años y más alta los años siguientes, acompañada al ritmo de instalación de antenas en los hogares.

El beneficio final acumulado sigue siendo, porque no se han modificado las previsiones que mencionamos, de entre 25 y 30.000 millones.

Quisiera manifestar aquí que una buena parte de la financiación del proyecto Hispasat se ha hecho con créditos del Banco Europeo de Inversiones, créditos en ecus, mientras que la contratación de los transpondedores, como son contrataciones en España, se hacen en pesetas. De ahí que siempre tenga que haber una cierta indefinición en cuanto al beneficio final acumulado a lo largo de estos diez años.

En cuanto a si ha abonado el Ministerio de Defensa el dinero correspondiente al año 1993, hay que decir que este año todavía no ha terminado. Hay un convenio con el Ministerio de Defensa por el cual, a la vista de los presupuestos aprobados por el Departamento para el año 1993, se ha convenido que el pago efectivo se hará con fecha 1 de enero de 1994. Por tanto, en ese año se regularizará esa situación.

En este momento, la deuda de Televisión Española con Hispasat es inexistente, puesto que todavía no ha empezado la operación comercial de Televisión Española con Hispasat. En cuanto a si se van a cumplir los presupuestos de unas ventas netas de 10.000 millones de pesetas/año, los datos que tenemos en este momento son que sí.

Con relación a Retevisión, haré llegar al señor Camisón, porque no lo tengo aquí, la distribución entre los distintos clientes de las ventas netas previstas. Evidentemente el cliente más importante, con mucho, es decir, muy separado del resto, es Radiotelevisión Española, tanto televisión como la radio.

Se me preguntaba que en qué manera ha afectado la regulación VSAT del satélite a los compromisos de Telefónica con otros satélites. La prestación de servicios VSAT por parte de Telefónica hasta este momento era prácticamente inexistente. Recuerdo que pueden prestar servicios VSAT tanto Retevisión, como Telefónica, como Correos, y nada impide que Telefónica preste servicios VSAT sobre el satélite Hispasat, de la misma manera que Retevisión, en uno de los transpondedores que tiene alquilados o que puede alquilar.

En cuanto a la liberalización, cuando se nos dice que hay una cierta lentitud del Gobierno, verdaderamente yo no entiendo muy bien qué es lo que se quiere significar. El Gobierno está cumpliendo escrupulosamente las previsiones de la LOT, de nuestra Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, en todos los plazos previstos. Se ha liberalizado todo aquello que estaba previsto liberalizar

en el año 1993. Hace muy pocos días que se ha convocado el concurso para dos servicios de valor añadido que todavía quedaban pendientes de convocar, que es la radiotelefonía móvil en grupo cerrado de usuarios y la radiobúsqueda a nivel local. Por tanto, aquí no hay ninguna lentitud.

En cuanto a la comparación con otros países, una vez más quiero decir aquí que únicamente el Reino Unido tiene en estos momentos liberalizada la telefonía vocal, un país entre doce de la Comunidad Europea. Todos los países han estado de acuerdo en posponer la obligatoriedad de liberalizar la telefonía vocal al menos hasta el año 1998, con seis países exceptuados de esa obligación, seis países no cuatro: Bélgica y Luxemburgo dos años más, y Grecia, Irlanda, Portugal y España hasta cinco años más, que evidentemente no tienen intención de agotar. En cualquier caso, ése es un plazo de garantía para acometer en nuestro país las transformaciones necesarias para evitar que una liberalización no suficientemente pensada produzca deficiencias en la prestación de un servicio público esencial como es el servicio telefónico básico.

Demoras en la regulación de la televisión por cable. El proyecto de televisión por cable estará en el Consejo de Ministros y, por tanto, podrá llegar a esta Cámara antes de que finalice el año 1993. En consecuencia, en el año 1994 previsiblemente, y de acuerdo con los plazos que tenga el Parlamento, podrá estar aprobado.

El concurso de TMA realmente no ha sido retrasado una vez más. Aquí hay que repetir que casi textualmente lo que dice la LOT es que el servicio de telefonía móvil automática perderá su condición de servicio a prestar en exclusiva el 31 de diciembre del año 1993. Es decir, lo que dice la LOT es que a partir del 1 de enero de 1994 podrá ser liberalizado, pero no hay, ni en España ni en ningún país de la Comunidad Europea, porque no existe directiva al respecto, ninguna obligación de liberalizar la telefonía móvil automática. De todas maneras, es intención del Gobierno proceder a la convocatoria de dos licencias de telefonía móvil automática, una de ellas para Telefónica, si cumple las condiciones del concurso, y otra para otra empresa o conjunto de empresas que puedan presentarse.

No existe ninguna deuda ni de Retevisión ni de Correos con empresas electrónicas, se lo digo con absoluta seguridad. Hay, como en todos los casos, el período normal de cobro de 90 días, pero no hay en este momento -y así lo ha reconocido la Asociación Nacional de Industrias Electrónicas, ANIEL- ninguna deuda de Retevisión con las empresas electrónicas.

En cuanto a los datos que se preguntan sobre las inversiones, creo que los menos importantes en cuanto a número se los haré llegar por escrito. En cuanto a los datos de inversión en edificios, por un importe de 5.502 millones, de los cuales 1.302 son para el año 1994, en su casi totalidad están dedicados a reparaciones importantes en el Palacio de Comunicaciones de Madrid que, como usted sabe, tenía un estado de conservación no adecuado. De hecho, las lluvias caídas en los últimos días nos van a obligar a hacer alguna reparación de urgencia en las cres-

terías del Palacio. Incluso tengo el detalle por planta que, con mucho gusto, al final de esta comparecencia, le haré llegar. **(El señor Madrid López: ¿Cuántas tejas?)** En cuanto al resto de los análisis sobre inversiones también lo tengo escrito y con mucho gusto se lo podré hacer llegar.

Respecto a Correos nos han pedido muchos datos y creo que podremos hacer llegar los correspondientes al año 1993. En cuanto a las previsiones para el año 1994 quiero manifestar aquí la dificultad de darlas en términos mensuales; estas previsiones existen internamente para Correos en la medida en que tiene que organizar de alguna manera el trabajo de sus funcionarios y de sus trabajadores, pero teniendo en cuenta que más del 80 por ciento del correo es comercial, hacer ahora previsiones de cuándo las empresas van a decidir dar salida a sus stocks es un poco complicado. De hecho, en el año 1993 había un cierto retraso y por esto el tráfico comenzó con una diferencia importante con respecto al año 1992 -el correo nacido, particularmente el correo empresarial-, pero ese retraso se ha ido aminorando a lo largo del año, con lo cual estimo que la diferencia al final del año 93 respecto a lo previsto va a ser mínima.

En cuanto al déficit de explotación, por supuesto es previsto, pero creo que puedo ya anticipar aquí que el déficit de explotación de Correos de 1993 será muy similar al del año 1992, que fue un año bastante excepcional. Aquí es necesario señalar otra vez que como ya hemos repetido, más del 80 por ciento del correo en España, al igual que en otros países, es un correo empresarial y por tanto la disminución de actividad económica influye en el tráfico, como no podía ser menos. En todo caso, Correos está recuperando mercado. A través de las actuaciones de ordenación del sector por parte de la Secretaría General se está realizando una cierta recuperación del correo para la empresa que presta el servicio con mayores garantías y con mayores niveles de calidad, que es nuestro prestador público postal.

Implantación de centros de correo electrónico durante el año 1993 no ha habido. Como ya hemos expresado aquí una vez ha sido un proyecto que se ha pospuesto para el año 1994 y, por tanto, ni tan siquiera se hizo la adjudicación del presupuesto que estaba en principio destinado a ello.

Realmente he de decirle que ya no existe ese concepto de caja única de giro nacional. Yo creo que es una expresión anticuada que corresponde a cuando Correos era una Dirección General. Ahora no es ésta la expresión. Las cantidades no se retienen ningún día. De hecho, el número de reclamaciones por retrasos en el giro es absolutamente insignificante en Correos, yo creo que se pueden contar por decenas, en unos volúmenes de giro muy importantes. A partir del año 1992 se cambia el criterio, se utiliza el criterio de devengo, porque a partir de esa fecha, con la constitución del organismo autónomo, los ingresos son propios del organismo y por tanto no se ingresan en el Tesoro sino que son ingresos propios del organismo y como tales figuran en lo que es el presupuesto. Los ingresos financieros de 2.195 millones corresponden a una excelente gestión de la tesorería del organismo.

Sobre las deudas generadas por Correos se hace una cierta mezcla en la intervención del señor Camisón. Cuando se habla de deudas generadas por Correos, con independencia de quien las pague, el organismo autónomo Correos no tiene deudas. Está pagando a sus proveedores en el plazo normal de pago. No tiene deudas con Telefónica, no tiene deudas con Renfe y no tiene deudas, por supuesto, con la Seguridad Social. En el caso de las deudas anteriores de la Dirección General, que por tanto son deudas del Estado en su conjunto, el presupuesto del año 1994 recoge una transferencia de la Secretaría General de Comunicaciones a Correos para que haga efectivos 4.500 millones de pesetas a Telefónica por los servicios facturados y no pagados por inexistencia de créditos suficientes, anteriores al 1 de enero de 1992, es decir, anteriores a que fuera organismo autónomo. También existe en el presupuesto de Renfe -tendrán oportunidad de conocerlo si comparece la Presidenta de Renfe- una partida para el pago de la deuda por una insuficiencia de crédito de la anterior Dirección General de Correos con Renfe, anterior siempre al 1 de enero del año 1992.

Algunos de los datos que me han solicitado sobre las ejecuciones de las inversiones los tengo disponibles aquí por escrito, pero será mejor hacérselos llegar por escrito y el resto los tendrán en los primeros días de la próxima semana. Esta sería la contestación al Grupo Popular.

En contestación al Grupo Socialista, la previsión de ingresos de Correos para el próximo año es de 152.000 millones, con unos gastos comerciales de 32.000, lo cual da un resultado comercial neto de 120.000 millones. Entre las inversiones más importantes que se acometen, lo más urgente continúa siendo reponer y acometer obras de importancia en lo que es la infraestructura de Correos, en todo lo que son oficinas y locales, que se realizará en dos partes, una primera parte en los locales, algunos de ellos muy pequeños, en los que se presta el servicio directamente a los ciudadanos, y en otros locales que son centros de clasificación postal para determinados tipos de tráfico. En el primer caso se están acometiendo todas estas actuaciones sobre la base de lo que podríamos denominar unos expedientes globales. Téngase en cuenta que Correos tiene más de 12.000 oficinas y que ha sido intención del organismo no sólo de modernizarlas, sino de hacerlo bajo ciertos estándares, de manera que pueda reconocerse la imagen de Correos en estas 12.000 oficinas y que incluso la distribución interna, en planta, de estas oficinas guarde una cierta similitud para que, en el supuesto de traslado de trabajadores de un sitio a otro, les sea más fácil familiarizarse con la nueva oficina, al contar con los mismos procedimientos de trabajo.

La recuperación de los niveles de calidad está siendo un hecho. Cada seis meses se realizan mediciones externas por parte de la auditoría de Arthur Andersen, encargada por la Secretaría General de Comunicaciones, que es la que tiene a su cargo la exigencia de Correos, como prestador en exclusiva de un servicio público esencial, de unos niveles de calidad cada vez mejores y en línea con la de los Correos europeos. A modo de ejemplo, puedo decir que según la medición correspondiente al mes de abril

del año 1993, teniendo en cuenta el total de cartas, tanto en flujo local como en flujo provincial o interprovincial, casi el 60 por ciento de las cartas se entregan al día siguiente, un 82,58 por ciento antes de dos días y un 94 por ciento antes de tres días. Eso en cuanto al tráfico en su conjunto, porque si hablamos de las cartas urbanas el 91 por ciento de las cartas se entregan ya al día siguiente. Por tanto, esto quiere decir que las mejoras de calidad van a ser cada vez menores, pero cada vez menores porque ya se está en unos niveles de calidad muy altos si tenemos en cuenta que Correos distribuye 4.500 millones de objetos al año. En todo caso quisiera repetir aquí por parte de la Comunidad Europea y por parte también de la Asociación Española de Marketing Directo se nos ha felicitado por las mejoras de calidad que ha conseguido Correos en este último año.

Finalizaré diciendo que el presupuesto recoge todos los compromisos del Plan Nacional de Telecomunicaciones, absolutamente todos, y el presupuesto de Telefónica, de acuerdo con los datos que tiene la Delegación del Gobierno en Telefónica, también recoge todos los compromisos que ha asumido la Compañía Telefónica en el Plan Nacional de Telecomunicaciones.

Por mi parte no tengo más que añadir en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Secretaria General. Creo que la Secretaria General ha actuado como debía actuar, como era de esperar, y si por un lado la intensidad de preguntas ha sido mayor, por otro también ha habido preguntas muy interesantes que en el derecho parlamentario todo Diputado o todo representante de un grupo tiene perfecto derecho a hacer, y creo que no se viola en absoluto ninguna norma de funcionamiento de esta Casa ni de la Comisión ni de los acuerdos de la Mesa. Además tenemos la prerrogativa de que hoy vamos a terminar antes de lo previsto, puesto que hemos anulado tres comparecencias. Ruego un poco de comprensión a todos y que el tono que siempre hemos tenido lo mantengamos porque así funcionaremos muy bien, y prueba de ello han sido las claras respuestas de la Secretaria General. Es su privilegio contestar o no, y es nuestro privilegio interpretar o no sus silencios o sus respuestas. Ha contestado lo que ha creído oportuno, se ha comprometido a mandar por escrito respuestas mucho más precisas que el señor Camisón le había dicho que las quería por escrito y que entendía que no era ahora el momento de darlas. Por tanto, volviendo a la normalidad, y para acabar esta reunión, daremos un último turno al portavoz del Grupo Socialista para formular, si es que las tiene, y a continuación al portavoz del Grupo Popular.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**. Señor Presidente, no hay ninguna nueva pregunta, solamente dar las gracias a la señora Secretaria General por las pacientes e informadas respuestas que ha dado a la mayoría de las preguntas que se han planteado.

En cariñosa y amistosa contradicción con el Presidente de esta Comisión, quiero ratificarme en mi impresión de

que un alto porcentaje de las preguntas que se han formulado realmente no aportaban nada al conocimiento de los presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: El criterio fundamental, aparte del criterio del Presidente que en todo momento asume la responsabilidad de la concesión del tiempo a las distintas personas que han intervenido, y la asumo plenamente, es que creo que la última palabra la tenía la Secretaria General a la hora de contestar, y la Secretaria General ha hecho lo que ha creído más oportuno. Por tanto, el tema para mí queda zanjado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Para mí también.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, por parte del Grupo Popular quiero agradecer la información, señora Secretaria General, a pesar de la escasez de datos que nos ha dado y de la poca profundidad de algunos de los mismos.

Quisiera advertir que la ley de presupuestos es una ley que organiza la inversión y la actitud financiera del Estado para un determinado ejercicio, pero es un documento plurianual. La prueba es que todos los cuadros de explotación o los cuadros de previsión vienen reflejados por años anteriores y por previsiones para los siguientes, y lo podemos ver en cualquiera de los programas que se refieren a años anteriores y a los siguientes.

Para un Grupo como éste —y supongo que para el resto—, que quiere estudiar a fondo todos los condicionamientos que pueden intervenir en la formación de enmiendas, todos los datos que he planteado condicionan las futuras enmiendas de este Grupo. Usted puede, efectivamente, al contestar, elegir la contestación que adopte el Gobierno, pero si a nosotros se nos deniega los datos que he pedido, se nos condiciona la posibilidad de formular las enmiendas que como Grupo creemos tener derecho a formular.

Señora Secretaria General, estimo que ha debido ser un lapsus totalmente involuntario, si no no tendría explicación, cuando me ha acusado de cierto egoísmo porque quiero conocer datos sólo para mí, lo que sería injusto para el resto de los miembros de la Comisión. Ha dicho «sería una injusticia». No, señora Secretaria General, los datos que he pedido no los he pedido para mí personalmente, los he pedido para la Comisión, los he pedido para que se los mande el Gobierno al Presidente de la Comisión para conocimiento de todos los grupos y no de este Diputado reservadamente. Que quede clara esta cuestión.

Dice que yo le mande por escrito la petición. Yo he hecho lo que tenía que hacer. Esta comparecencia es un trámite normal de presupuestos y he hecho lo que tenía que hacer, que es venir aquí y hacerlo. Si no he ido tan despacio como en otras comparecencias es porque estaba

seguro que el señor Presidente me iba a pedir que procurara acelerar, pero yo he intentado por todos los medios que quedara constancia en el «Diario de Sesiones» de todos los datos y de todos los matices que le interesan a este Grupo. Por tanto, yo les remito a lo mismo que yo voy a hacer, que es recurrir al acta taquigráfica; que el Gobierno acuda también al acta taquígrafa y conteste a todas las cuestiones y matices que yo he planteado.

Señora Secretaria General, usted ha empleado una cierta sorna al poner también dudas sobre la fijación de un plazo de 48 horas por parte de este Diputado. No le fijo eso, señora Secretaria, lo fija el Reglamento de la Cámara. La Cámara dice en 48 horas, y si hay un domingo por medio, es un problema del Reglamento de la Cámara, pero no mío. Entiendo que debe ser otro lapsus que ha tenido la Secretaria General.

Por último, para terminar, aparte de que ha reconocido y yo le agradezco la sinceridad de que existen documentos internos en Correos exclusivamente para usos internos del organismo, no señora, si existen en Correos documentos internos son también para conocimientos de este Parlamento.

Dicho esto, yo espero que la congruencia que siempre ha demostrado la Secretaria General en sus comparecencias, sobre todo una vez que han tenido lugar, que a la hora de contestar a las preguntas y a los matices que yo he planteado, con toda seguridad yo espero que la va a hacer en la línea congruente, con datos que nos van a ser útiles para formular las enmiendas que este Grupo quiere presentar, haciendo uso de ese derecho en este debate parlamentario.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Secretaria General.

La señora **SECRETARIA GENERAL** (Salgado Méndez): Quisiera, en primer lugar, agradecer al representante del Grupo Socialista sus palabras. Seguramente tampoco he dado respuesta a todas sus preguntas en detalle, pero creo que ha entendido el sentido de mis respuestas.

En cuanto al representante del Grupo Popular, creo que me ha malentendido. Yo no he pretendido decir que los datos que usted había solicitado los quería para usted solo. Cuando he dicho que sería una cierta injusticia me refería a que sería una cierta injusticia martirizar a todas las personas aquí presentes con la relación de las contestaciones de cuál ha sido el tráfico de Correos por meses en cada una de las líneas de producto. A eso es únicamente a lo que me he referido al hablar en términos de injusticia. Por supuesto que los datos que facilite los entregaré al Presidente de la Comisión y serán de conocimiento de todos los grupos. ¡Faltaría más!

En cuanto a la remisión al acta taquigráfica, quiero que entienda el señor Diputado que lo he hecho con el mejor ánimo de ganar tiempo. De la misma manera que me he ofrecido a darle ya, sin esperar a dentro de 48 horas, el detalle de las inversiones en el Palacio de Comunicaciones, porque lo tengo escrito, de la misma manera enien-

día que podía ser correlativo que por parte del señor Diputado se me hicieran llegar, sin necesidad de esperar al lunes a tener el acta taquigráfica, los datos para poderlos ir preparando. Pero, en cualquier caso, tiene usted razón, esperaré al lunes y el lunes comenzaré a prepararlos.

Yo creo que sobre la respuesta a lo de las 48 horas corresponde al Presidente de la Comisión decir si los días de fiesta están o no incluidos, pero creo que no merece la pena contestar a esa cuestión.

Documentos internos en una empresa hay muchísimos, muchísimos, todos los días, cientos de documentos internos: comunicaciones de una persona a otra, instrucciones internas, absolutamente todos. Correos tiene también muchísimos documentos internos, documentos preparatorios de sus presupuestos, documentos de consulta entre las distintas unidades, y, desde luego, si el Parlamento pide alguno de esos documentos, se le harán llegar, pero no dejaría de parecernos una petición ciertamente pintoresca. En cualquier caso, en la medida en que entregamos al Presidente de la Comisión la documentación y los datos que se han pedido, así como aquellos que a esta Secretaría general y al organismo autónomo Correos y Telégrafos le parezcan que pueden ser de alguna utilidad a efectos de preparar enmiendas y que puedan ser fáciles de obtener, de manera retrospectiva incluso, yo quisiera que fuera el Presidente de la Comisión el que dijera si esos datos son suficientes o no, porque lo que sí le anticipo ya es que algunos de los datos que nos ha pedido sería absolutamente imposible tenerlos en 48 horas. De todas maneras, quisiera expresar mis dudas respecto a que el tráfico interprovincial en el mes de marzo del año 1992

sea un dato absolutamente relevante a la hora de preparar unas enmiendas a los presupuestos para el año 1994. En cualquier caso, será el Presidente de la Comisión el que me pida documentación adicional si estima que esos datos son insuficientes para el propósito que usted mismo ha manifestado, que es que quiere datos que le permitan preparar las enmiendas correspondientes al presupuesto para el año 1994.

Por mi parte, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Secretaria General.

Por alusiones lógicas al Presidente por parte de la señora Secretaria General que parece que en dos ocasiones quiere saber mi posición al respecto, tengo que decir públicamente que no me compete a mí tomar la decisión sobre esta información. Le compete al señor Diputado darse por satisfecho o no con la respuesta oficial que ha obtenido y, en cualquier caso, por la vía de amparo, el señor Diputado puede intervenir ante el señor Presidente de la Cámara, en el supuesto de que no se considere contestado. Por tanto, mi posición al respecto es la de respeto al Reglamento de la Cámara y a la actuación democrática de cada uno de los Diputados de esta Cámara.

Quiero agradecer la presencia de la señora Secretaria General, así como la de todos los presentes hasta estas horas, y decir que creo que hemos hecho un buen trabajo.

Muchas gracias y hasta la próxima semana.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961