



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 475

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 39

celebrada el miércoles, 19 de abril de 1995

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Presidente de Puertos del Estado (Palao Taboada), para informar:

- De la situación del puerto de Cádiz tras los reiterados «mares de Leva» que se producen, así como las actuaciones previstas para solventar dicho problema. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000546)..... 14452
- De las diferentes tarifas portuarias existentes en el Puerto Bahía de Cádiz y el Plan de Empresa. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/001232) 14452
- Sobre la ejecución del presupuesto del citado Ente durante el ejercicio de 1994. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001342) 14453
- Sobre la autofinanciación del sistema portuario español. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001343) 14453
- Sobre el coste y financiación del edificio sede de Puertos del Estado, en Madrid. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001344) 14467

	Página
— Sobre el coste de la publicación del citado Ente «Boletín Información Mensual» y sobre el número de ejemplares que se distribuyen, así como de los criterios que rigen dicha publicación. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001345).....	14470
— De los problemas existentes en la concesión de la explotación de la terminal de contenedores de «El Bufadero» en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000371).....	14473
— Del Plan especial del Puerto de Santa Cruz de la Palma (Canarias). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001191).....	14477
Comparecencias:	
— De la señora Secretaria General de Comunicaciones (Salgado Méndez), para informar del Plan Estratégico sobre Telecomunicaciones. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/000831).....	14479
— Del señor Presidente de la Compañía Aérea «Binter Canarias» (Alvarez González), para que explique la situación de la Compañía. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001415).....	14490
— Del señor Director General de Costas (Osorio Páramo), para informar sobre la actuación de la Dirección General de Costas en Canarias. A solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. (Número de expediente 212/001362).....	14500

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Iniciamos la sesión número 39 de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente.

Antes de dar paso al orden del día creo que me corresponde, como sentir de todos, el manifestar la tristeza y la impotencia, y lamentar profundamente lo que ha sucedido esta mañana y lo que sucedió la semana pasada y el empeño democrático de todos los grupos parlamentarios y de todos los ciudadanos contra el terrorismo, un terrorismo cobarde, un terrorismo que en cuanto que puede utiliza la impunidad para matar, intento que hoy se ha repetido desgraciadamente.

Al mismo tiempo, debemos congratularnos de que, a pesar de ello, hoy no se hayan producido víctimas mortales ni entre los escoltas ni entre las personas que iban en ese momento paseando por la calle o en sus coches, ni de un ciudadano más de la calle, que es José María Aznar. Afortunadamente no se ha producido ninguna desgracia humana, lo que tenemos que celebrar en el día de hoy, pero, a su vez, nos debe llevar a todos, cada vez más, al empeño unánime de tratar de luchar con la mayor firmeza contra esa lacra, que en estos momentos nos está resultando imparable, del terrorismo indiscriminado, que generalmente va contra gente valiente, de gente cobarde que asesina con cobardía y casi con impunidad cuando lo consigue. En ese aspecto, debemos congratularnos, repito, de que no haya habido muertes en el día de hoy (sí la hubo desgraciadamente la semana pasada) y fortalecer nuestro empeño

como ciudadanos y como políticos representantes del pueblo español en insistir cada vez más y luchar cada uno con sus armas, con su estilo, con su argumento por un objetivo común: el de acabar definitivamente con el terrorismo indiscriminado y el terrorismo muchas veces impune de ETA.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (PALAO TABOADA) PARA INFORMAR:

— **SOBRE LA SITUACION DEL PUERTO DE CADIZ TRAS LOS REITERADOS «MARES DE LEVA» QUE SE PRODUCEN, ASI COMO LAS ACTUACIONES PREVISTAS PARA SOLVENTAR DICHO PROBLEMA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000546.)**

— **DE LAS DIFERENTES TARIFAS PORTUARIAS EXISTENTES EN EL PUERTO BAHIA DE CADIZ Y EL PLAN DE EMPRESA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/001232.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más preámbulos, pero me parecía importante y necesario decir esto hoy, iniciamos el orden del día de nuestra reunión, en la que tenemos

la comparecencia de don Luis Fernando Palao, que es el Presidente de Puertos del Estado y que va a responder, ante la petición de comparecencia de distintos grupos parlamentarios que voy a mencionar, a las preguntas que se le sometan.

No obstante, antes de iniciar el turno de preguntas, quiero someter a esta Comisión dos cambios, uno de ellos a petición del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que trata de la exclusión del orden del día de hoy de los puntos 5 y 6.

¿Les parece a los miembros de esta Comisión que, a propuesta del Grupo proponente, se excluyan del orden del día de hoy los mencionados puntos 5 y 6?

El señor **NADAL I MALE**: Quisiera saber quién lo propone.

El señor **PRESIDENTE**: Izquierda Unida.

El señor **NADAL I MATE**: ¿A través de quién?

El señor **PRESIDENTE**: A través de un escrito formulado a la Mesa de la Comisión de Infraestructuras, por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que dice lo siguiente: En el orden del día previsto de la Comisión de Infraestructuras del 19 de abril, me correspondería la defensa de los puntos 5 y 6. Esos días preveo estar de viaje, por lo que le solicito que los traslade a una posterior Comisión. Rogándole disculpe las molestias que causa en la situación, le saluda cordialmente. Palacio del Congreso de los Diputados. Madrid, 7 de abril de 1995. Firmado, Jerónimo Andreu Andreu, Diputado del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene S. S. la información que requería. (El señor **García-Arrecciado Batanero pide la palabra.**)

El señor **García-Arrecciado** tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Es tradición, generalmente, aceptar las propuestas razonadas de los otros grupos. El inconveniente grave que veo es que siendo un Grupo que tiene más miembros, se podían haber sustituido, pero ésa es una cuestión interna del Grupo en la que no vamos a entrar. El problema es que los señores comparecientes han sido ya citados y han ajustado sus agendas a las comparecencias en el Congreso, igual que lo hemos hecho los que estamos aquí presentes. La verdad es que si se nos hubiera planteado hace unos días, podríamos haber accedido, pero hacerlo en este mismo acto no me parece correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, acepto perfectamente, como es lógico, su razonado comentario al respecto. Solamente me permito sugerir que, dado que el compareciente es la misma persona y tiene otras peticiones de comparecencia, no le ocasionamos ningún perjuicio. Distinto sería si fuera otro compareciente. Como es el mismo, en lugar de contestar a 7 peticiones de comparecencia lo va a hacer a cuatro o a tres solamente. Creo que no le ocasionamos ningún tipo de problema al Presidente

de Puertos del Estado. Si fuera otro compareciente, su consideración sería muy digna de tener en cuenta e, incluso, de actuar en consecuencia.

Tiene la palabra el señor **Posada**.

El señor **POSADA MORENO**: Yo me sumo a la protesta, por llamarlo así, del portavoz del Grupo Socialista. Creo que se tenía que haber avisado con mucha más antelación, ya que es una falta de consideración hacia el compareciente y hacia todos los miembros de la Comisión el hecho de retirar en este acto los puntos 5 y 6 del orden del día.

Sin embargo, debemos aceptar esta tradición que, en efecto existe, como dice el portavoz del Grupo Socialista, de que se admitan estas posiciones de los grupos y admitir la retirada y su posterior debate; pero, eso sí, manifestando que es una fórmula en la que se tiene poca consideración con el resto de los parlamentarios de esta Comisión.

— **SOBRE LA EJECUCION DEL PRESUPUESTO DEL CITADO ENTE DURANTE EL EJERCICIO DE 1994. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 212/001342.)**

— **SOBRE LA AUTOFINANCIACION DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 212/001343.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si se me permite, y como último comentario al respecto, en descargo de la postura de Izquierda Unida tengo que confesar que su petición entró en el registro del Congreso el 7 de abril. No hace falta explicar después de dicha fecha la época que hemos vivido, me refiero a los días que han pasado, los condicionantes que eso han supuesto y que tal vez esta Presidencia podría haber actuado con más agilidad a la hora de anunciar a todo el mundo este cambio.

No obstante, tratándose del mismo compareciente, agradezco la buena predisposición de los portavoces de los Grupos Socialista y Popular por su comprensión. Queda constancia de que en lo sucesivo, cuando un grupo parlamentario tenga que retirar alguna iniciativa parlamentaria, lo haga con tiempo suficiente. La Presidencia garantiza que se comunicará adecuadamente para que a nadie le coja por sorpresa cualquier tipo de iniciativa de este estilo.

Sin más dilación, pasamos al primer punto del orden del día en el que se pide la comparecencia del Presidente de Puertos del Estado, don Luis Fernando Palao Taboada, ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, para informar sobre la ejecución del presupuesto del citado Ente durante el ejercicio de 1994. El autor de la petición de la comparecencia es el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Rogamos al señor **Palao**, a petición del grupo proponente de Convergència i Unió, que ajuste sus aportaciones

a esta reunión a las dos primeras preguntas. Lógicamente ya sabe que luego, el Grupo proponente va a pedirle explicaciones adicionales.

También propongo que el punto número 3 del orden del día, si la Comisión no tiene inconveniente, se vea después del punto 4, a petición del Grupo Parlamentario y del Diputado que va a intervenir. **(El señor Posada pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Nuestra petición es que se retrasen los puntos 3 y 4. De tal forma que después de los puntos 1 y 2, y retirados el 5 y el 6, siguieran el 7 y el 8, y luego el 3 y el 4.

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay inconveniente, así se hará. **(Asentimiento.)**

En consecuencia, tiene la palabra para responder a las dos primeras peticiones de comparecencia el señor Palao Taboada.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Permítanme que añada mi apoyo y mi respaldo personal a las palabras que ha pronunciado el señor Presidente en relación con el despreciable acto terrorista de esta mañana, y que sume mi horror y mi desprecio personal a la manifestación del Presidente de esta Comisión.

Pasando a las preguntas en cuestión, he de decir que la terminología en que está redactada la primera pregunta, cuando habla de ejecución del presupuesto del Ente Público, se suele aplicar en el ámbito de la Administración a la ejecución del presupuesto de inversiones. No sé si es ese el enfoque que hay que darle, pero siempre que se plantea una pregunta en el ámbito de la Administración se suele referir a cómo se ha cumplido el presupuesto de inversiones del conjunto, y en este caso supongo que será del conjunto consolidado de los puertos que integran el sistema portuario que depende de la Administración del Estado.

En ese sentido, las inversiones presupuestadas para 1994 en el conjunto del sistema portuario español fueron de 47.930 millones de pesetas. La cifra certificada ha sido de 46.631,2 millones, a finales de 1994. Lo cual supone un grado de ejecución del 92,7 por ciento para el conjunto del sistema portuario. Entiendo que es un porcentaje de cumplimiento adecuado, teniendo en cuenta que estamos hablando de 26 bolsas independientes, con lo que no se pueden compensar como se haría si fuera una bolsa común. Los problemas que surgen en el desarrollo de algunos incidentes en una obra concreta no se pueden compensar fácilmente al tener cada una de las autoridades portuarias bolsas diferenciadas.

Por otra parte, quiero subrayar que entre los objetivos del conjunto del sistema portuario el de inversión es un objetivo instrumental. No se trata de unos entes públicos que contemplen la inversión como un objetivo en sí mismo, sino que hay unos objetivos de gestión y de desarrollo de unos tráficos para los cuales es necesario desarrollar cierto tipo de inversiones. El hecho de gastarse el cien por cien de

esos presupuestos no se configura como un objetivo esencial que deba presidir la gestión de las entidades portuarias.

Si la pregunta tiene una orientación más amplia, tengo a su disposición, y podría distribuirse después en la Comisión, la cuenta de resultados de 1994 en comparación con la de 1993. Podemos destacar algunas cifras, entre ellas las más significativas, como que el total de ingresos de explotación del conjunto del sistema portuario ha sido de 93.659,9 millones; que ha habido un beneficio de explotación de 19.748,5 millones; y que ha habido un beneficio neto del ejercicio de 11.925,8 millones.

Hay muchas más cifras. Seguramente tendré la oportunidad de explicar alguna duda sobre aspectos más concretos. Ahora puedo darle las cifras correspondientes al año 1993 de esos mismos conceptos que antes he mencionado. Los 93.659,9 millones de pesetas de 1994, se comparan con los 83.864,2 millones de 1993. Los beneficios de explotación, 19.748,5 millones, se comparan con los 6.690,8 millones de 1993. El resultado neto del ejercicio, 11.925,8 millones de 1994, se comparan con 2.831 millones de 1993.

En cualquier caso, yo pongo esta hoja a disposición del señor Presidente, por si surge algún otro comentario o alguna otra duda en relación con esta cuenta de resultados; cuenta de resultados que todavía no es una cuenta definitiva, porque hay varios aspectos de los ejercicios de algunos de los puertos que están pendientes de liquidación definitiva, pero se parece bastante a lo que seguramente será el cierre definitivo del ejercicio de 1994.

En cuanto a la segunda pregunta, que parece que se centra en la autofinanciación del sistema portuario, efectivamente, desde el año 1994 el conjunto del sistema portuario es autosuficiente económica y financieramente, es decir, que no recibe ni una peseta de los Presupuestos Generales del Estado, esto es así atendiendo a todas sus necesidades de inversión, tanto de las grandes infraestructuras como de otro tipo de inversiones que no son precisamente obras de infraestructura, y además se está financiando con cargo a estos recursos el funcionamiento del Ente Público Puertos del Estado, es decir, del organismo central que sustituyó a la Dirección General de Puertos y que antes, lógicamente, como tal Dirección General, se financiaba con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Se está atendiendo el sistema de señalización marítima integralmente, que antes también se financiaba con cargo a los propios Presupuestos Generales del Estado, e incluso algunos sumandos adicionales, como puede ser, en el proceso de laboralización de los funcionarios que había en el conjunto del sistema, los costes de Seguridad Social asociados a esa laboralización, que deben ser atendidos ahorra mismo también por el conjunto del sistema portuario, y algún otro capítulo, como un programa de clima marítimo que se financiaba también con cargo a los presupuestos de costas, que ha pasado a ser cubiertos con cargo a los presupuestos del conjunto del sistema portuario.

Esta situación se ha alcanzado por primera vez en 1994, y de cara a 1995, a la vista de los resultados habidos en el ejercicio anterior y de las perspectivas que se tienen

para este año de 1995, está previsto, por un lado, aumentar las inversiones. Hablábamos de que el gasto real del año pasado ha sido de 46.000 millones de pesetas. El gasto presupuestado para 1995 va a ser de 52.500 millones de pesetas aproximadamente, es decir, habrá un crecimiento próximo al 10 por ciento en inversiones. Espero que se publique hoy mismo o en esta misma semana la orden ministerial que modifica la estructura tarifaria del sistema portuario, y esta orden ministerial introduce una reducción del efecto recaudatorio de las tarifas, que se puede estimar en un 14 por ciento en pesetas constantes para el año 1995.

En resumidas cuentas, las explicaciones que hay que dar relativas a este proceso de autofinanciación es que estamos en condiciones, en estos momentos, de cubrir todas nuestras necesidades de inversión, de rebajar las tarifas en una proporción importante y de no percibir ni una sola peseta de los Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo demandante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: Quiero sumarme en todos los conceptos a las palabras que usted ha expresado al principio de la reunión.

Quisiera comentar inicialmente que cuando se solicita un informe sobre la ejecución de los presupuestos de cualquier ente público, se solicita de todo, porque este Diputado no sabía que el presupuesto de ejecución del Ente Público Puertos del Estado era un presupuesto subdividido en áreas, como pueden ser las de inversión o explotación. Normalmente, los presupuestos son un todo unido, consolidado, y que establecen partidas presupuestarias, como puedan ser las partidas para amortización de intereses de inversiones, íntimamente relacionadas. La explicación realizada por don Luis Fernando Palao, Presidente del ente, la considero muy pobre; la verdad es que esperaba una explicación un poco más exhaustiva, *motu proprio*, de todas aquellas actividades que el Ente Público Puertos del Estado realiza, pero, por lo visto, las cuestiones que se relacionan con los puertos del Estado son más bien oscuras, de las que nos vamos enterando a medida que el Congreso solicita información, sobre las que casualmente se producen ruedas de prensa en días anteriores a que tengan lugar las propias comparecencias, siendo anunciada la reducción de las tarifas portuarias justamente cuando hay comparecencias, después de haber pasado mucho tiempo. Creo, insisto, que el Grupo que represento, el Grupo Catalán, se merecía una mayor explicación por parte de don Luis Fernando Palao de todo lo que es la ejecución del presupuesto del ente público. En todo caso, ya que la explicación ha sido parca, no renunciamos a la posibilidad de que solicitemos nuevamente, y a partir de los datos que tenga y de las informaciones que vayamos obteniendo colateralmente, la comparecencia del señor Palao o, en todo caso, como vemos que es —insisto— parco, directamente la del Ministro o la del señor Panadero, que son los responsables políticos a los que el señor Palao se debe.

En todo caso, y al hilo de lo que se ha dicho, quisiera formularle unas cuantas cuestiones. Insisto en que quizá no tengan o no presuman tener trascendencia, pero de lo que obtenemos, prácticamente poco podemos debatir. La primera pregunta se refiere a qué puertos aún no han cerrado sus cuentas y a cómo es posible que existiendo puertos que tengan sus cuentas por cerrar, dé los resultados fijos del año 1994. En segundo lugar, nos ha hablado de un beneficio de 19.748 millones de pesetas. Nos gustaría saber qué puertos proporcionan beneficios y cuáles proporcionan pérdidas, es decir, qué puertos proporcionan este 20 ó 25 por ciento de beneficios que tiene el Ente, supuestamente generado sobre la base de los 93.659 millones de ingresos, y qué puertos proporcionan las pérdidas. También quisiera saber cómo y de qué forma se realizan las inyecciones de dinero de los puertos que tienen beneficios a los puertos que tienen pérdidas, quién decide estas inyecciones y de qué forma se practican. También le preguntaría qué diferencia existe entre el beneficio de 19.748 millones de pesetas y el beneficio neto de 11.925 millones. No alcanzo a comprender, dentro de la Administración, esta distinción entre el beneficio bruto y el beneficio neto. También quisiera saber cuántas personas trabajan para el ente que preside y cuáles son los gastos que ocasiona este personal, que también deben estar establecidos, es decir, qué parte presupuestaria se dedica al pago de este personal que trabaja directamente para el Ente. Se ha hablado de unas inversiones reales de 46.631 millones. ¿A cargo de qué han ido estas inversiones? ¿Han sido a cargos de créditos, de Presupuestos Generales del Estado? ¿A qué puertos se han dedicado estas cantidades? ¿Qué cantidad se ha dedicado a cada uno de los puertos?

¿Cómo es posible, con unos beneficios brutos de 6.690 millones en el año 1993 y unos beneficios netos en el mismo año de 2.831 millones de pesetas, que se haya pasado a triplicar los beneficios brutos y quintuplicar prácticamente los beneficios netos? ¿Cómo es posible que esto se haya producido, es decir, cómo se ha sido tan imprudente de cargar, en un momento en el que industrialmente estaba todo el mundo pasando una crisis, este incremento de coste —porque el beneficio viene a través del transporte que se realiza, supongo yo—, estos 10.000 millones de pesetas en un momento de dificultades industriales a las empresas de este país?

Finalmente, tengo que preguntar que cuándo se va a publicar la orden ministerial por la que se reducen las tarifas y de qué forma esta reducción de tarifas afectará a los presupuestos de 1995. Estas son las preguntas mínimas a partir de las cuales, señor Presidente, podríamos tener una aproximación más real a lo que representa el Ente Público Puertos del Estado. Los datos que me ha proporcionado el señor Palao están publicados, es decir, que si se viene a reiterar o repetir los datos que se publican en el boletín de información mensual, con todo el respeto, señor Presidente, para eso no es necesaria una comparecencia, porque nos podía haber enviado a los Diputados el boletín de información mensual con cuatro rayitas debajo de la información para nuestro conocimiento como un símbolo de trabajo, pero creo que el Congreso de los Diputados y esta Comi-

sión de Infraestructuras y Medio Ambiente requieren del compareciente algún esfuerzo más de información.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Palao Taboada.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Señorías, quiero comentar la última de las afirmaciones hechas por S. S. en el sentido de que parece que desprecia todas las informaciones que estén publicadas. Lamentablemente, Puertos del Estado publica todas sus informaciones y todos sus datos económicos. Entonces difícilmente puedo aportar alguna información distinta de la que se publica en documentos de diferente tipo, porque hay una memoria anual de todas y cada una de las autoridades portuarias, absolutamente exhaustiva en datos económicos y de tráfico, y una memoria del Ente Público Puertos del Estado que consolida toda la información y todos estos datos económicos, de forma que si lo que se pretende por parte de S. S. es alguna información nueva o sorprendente, creo que no estoy en condiciones de facilitar algo que no esté recogido ya en estos documentos públicos. Es cierto que hay datos que todavía no están publicados porque no están editados los últimos ejemplares de esta memoria. Por tanto, no es nada sorprendente que la información que solicita S. S. esté ya publicada en los boletines de información o en alguno de los documentos a los que haya tenido acceso quizás en su propia condición de miembro del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Entrando en el detalle de las diferentes preguntas, tengo que decir que por supuesto hubiera particularizado, siempre que la pregunta hubiera tenido mayor concreción, porque conviene releer la pregunta en los términos en que se ha hecho: informar sobre la ejecución del presupuesto del citado ente durante el ejercicio de 1994. El número de dudas que surgen sobre esta pregunta es bastante amplio. Primero, no sabemos si estamos hablando del presupuesto del ente público estrictamente o del conjunto consolidado del sistema portuario. Segundo, cuando se habla de la ejecución y en estos términos es muy difícil, desde luego, entender que lo que se quiere concretar son todas las preguntas que S. S. acaba de relacionar. En cualquier caso, voy a intentar dar cumplida respuesta a todas o a casi todas las preguntas que S. S. acaba de plantear.

¿Qué puertos han cerrado sus cuentas? Todos han presentado en estos momentos sus cuentas provisionales, pero el servicio económico-financiero de Puertos del Estado hace una revisión de esas cuentas con objeto de consolidar y homogeneizar todas ellas y comprobar que efectivamente son perfectamente consolidables. En ese trabajo es en el que se está y eso es lo que, de alguna manera, conforma el cierre o la liquidación definitiva del ejercicio pasado. En cualquier caso, ya he dicho antes que no creo que los resultados finales de las cuentas difieran mucho de los que acabo de expresarle, de acuerdo con los criterios contables que se están aplicando ahora mismo en el conjunto del sistema portuario, que, por cierto —y digo esto al hilo de alguna de sus manifestaciones— quiero explicarle que

se rige por criterios de contabilidad privada, del plan general de contabilidad, y no con criterios de contabilidad pública o de contabilidad presupuestaria.

¿Qué puertos producen beneficios y qué puertos producen pérdidas? La relación es relativamente sencilla. Hay únicamente cuatro autoridades portuarias que producen resultados negativos, que son Alicante, Sevilla, Baleares y Villagarcía. Todas las demás tienen resultados positivos, de diferentes cuantías, que no tengo inconveniente en relacionar si SS. SS. así lo solicitan. ¿Qué puertos generan estos beneficios y cuáles las pérdidas? Ya lo he dicho. Podemos entrar en la relación minuciosa de cada una de estas autoridades portuarias y en su resultado neto, positivo o negativo, si S. S. lo desea.

¿Cómo se producen las inyecciones de dinero de unos puertos a otros? Existe en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante un mecanismo que se llama el fondo de contribución, que es un fondo interno que se financia de acuerdo con unos criterios objetivos. Los criterios sentados últimamente para este fondo se han comunicado en una orden del Ministerio de Obras Públicas y son los siguientes. Se producen unas aportaciones de todas las autoridades portuarias al Ente Público Puertos del Estado que se calculan con una fórmula sobre la base de los siguientes criterios. El 60 por ciento de los ingresos devengados por concepto de tarifa T-3 en los siguientes tráfico: crudos de petróleo en régimen de descarga exterior y la totalidad del tráfico de mercancías en los puertos en régimen concesional que en estos momentos son Carboneras, San Criprián y Salinetas en Las Palmas. El 30 por ciento de los ingresos devengados por concepto de tarifa T-3 en régimen de descarga exterior de las mercancías gas natural y mineral de hierro. El 5 por ciento de los gastos consolidados de explotación financieros y extraordinarios de otros ejercicios. El 10 por ciento del resultado de restar a los recursos generados por las operaciones los siguientes conceptos: el importe exigible de las aportaciones a la Seguridad Social para financiar la liquidación del Montepío de Puertos; las provisiones aplicadas, pagadas en el ejercicio correspondiente, a pensiones complementarias del Montepío y planes de empleo, y el importe de las cuotas ya aportadas por los sumandos anteriores. Con esta fórmula se determinan una cantidades que todas las autoridades portuarias aportan a Puertos del Estado. Estas cantidades, para el año 1995, se estima que supondrán un total de unos 8.000 u 8.500 millones de pesetas. Con esta cifra se financia el funcionamiento del Ente Público Puertos del Estado, que no tiene ingresos, y se utiliza también para financiar algunas inversiones que es necesario hacer por exigencia de tipo social, pero que no tienen rentabilidad interna propia que garantice su realización con recursos propios del sistema. Podemos poner el ejemplo de un puerto insular. Ahora mismo tenemos el puerto de La Estaca, que tiene una serie de problemas y va a haber que hacer una inversión cuantiosa, en torno a los 2.800 millones de pesetas. La rentabilidad de esta inversión en términos económico-financieros es absolutamente negativa. Sin embargo, es una obra que hay que hacer porque hay que garantizar la comunicación con esta isla. De ahí surgen las subvenciones

necesarias para completar estas inversiones que no son rentables en sí mismas y que, por tanto, no se pueden financiar con recursos propios.

Cuánto personal hay en Puertos del Estado y cuánto supone el gasto. La plantilla de Puertos del Estado en estos momentos, incluyendo los servicios centrales de señales marítimas y el programa de clima marítimo que asume Puertos del Estado, que, digamos, es un programa muy especializado, muy de investigación, debe estar en torno ahora mismo aproximadamente a las 160 personas. El gasto total que supone el Ente Público Puertos del Estado en materia de personal —vamos a ver si tengo el dato aquí mismo— fue de 942,5 millones de pesetas en 1994. Esto incluye sueldos y salarios, Seguridad Social y otros gastos, que es una partida pequeña que no sé exactamente a qué corresponde, pero que es de carácter complementario. Repito, la cantidad total de Puertos del Estado es de 942,5 millones para cubrir este epígrafe.

Sobre cómo se financia el gasto de inversiones puerto a puerto, las inversiones se financian con los siguientes mecanismos: primero, acudiendo a los recursos propios disponibles de cada autoridad portuaria; en segunda instancia, obteniendo las subvenciones europeas a las que podemos acceder por la vía de los mecanismos de fondos regionales europeos, Feder, porque el propio Ministerio no nos está aplicando ninguna aportación con cargo a fondos de cohesión. Teóricamente, podríamos haber percibido fondos de cohesión, pero en la práctica el conjunto del sistema portuario no está recibiendo dinero de los fondos de cohesión, pero sí estamos accediendo a fondos regionales, a fondos Feder. Una tercera posibilidad es que las propias autoridades portuarias acudan al endeudamiento en el mercado de capitales. En estos momentos hay alguna autoridad portuaria que tiene créditos, por ejemplo, Valencia o Barcelona, con el Banco Europeo de Inversiones. Esa es una línea que está abierta para completar el marco financiero de las inversiones programadas. En casos excepcionales como al que antes aludía se puede acudir a completar alguna inversión muy excepcional con cargo a este fondo de contribución al que antes me refería, que en su cuantía tiene una importancia de carácter menor, porque estamos hablando de aproximadamente unos 5.000 millones de pesetas, que sobre los 50.000 millones de pesetas que aproximadamente se invierten anualmente suponen alrededor de un 10 por ciento de fondos de contribución. Esta es básicamente la estructura con que financian cada una de las inversiones las autoridades portuarias.

La rentabilidad de las inversiones portuarias es baja y, por tanto, la aportación de recursos propios que hay que hacer es, en todo caso, muy importante, porque acudir al mercado de capitales para financiar inversiones en puertos exigiría que la rentabilidad de estas obras fuera superior al coste del dinero. Esto obviamente no ocurre en el caso de los puertos y es necesario que la aportación de recursos propios sea bastante más generosa o importante que la que tendría una empresa privada en un negocio estrictamente privado. Fíjense ustedes, señorías, que los activos netos del conjunto del sistema portuario afectos a la explotación en estos momentos se estiman en unos

500.000 millones de pesetas aproximadamente. Si estamos hablando de unos beneficios netos de unos 11.000 millones, la rentabilidad que se obtiene de estos activos es aproximadamente de un 2 por ciento. Realmente es una rentabilidad poco atractiva para el sector privado y que no permite financiar las inversiones, salvo de manera complementaria, con cargo al endeudamiento del mercado de capitales.

La relación de cantidades gastadas, puerto a puerto, no tengo inconveniente en facilitársela. Es exactamente la siguiente. En el año 1994 la cifra certificada ha sido: Puertos del Estado se ha gastado 305,3 millones de pesetas; Algeciras, 3.089,5 millones; Alicante, 494,1 millones; Almería-Motril, 723,9 millones; Avilés, 462,5 millones; Baleares, 859,9 millones; Barcelona, 5.042,2 millones; Bilbao, 6.368,9 millones; Cádiz, 1.224 millones; Cartagena, 1.396,3 millones; Castellón, 415,1 millones; Ceuta, 748,9 millones; Ferrol-San Ciprián, 504,9 millones; Gijón, 1.750 millones; Huelva, 936,8 millones; La Coruña, 662,5 millones; Las Palmas, 2.264,1 millones; Málaga, 958,4 millones; Marín-Pontevedra, 644,6 millones; Melilla, 1.531,7 millones; Pasajes, 457,2 millones; Santa Cruz de Tenerife, 2.219,8 millones; Santander, 2.747,7 millones; Sevilla, 441,4 millones; Tarragona, 4.029,8 millones; Valencia, 5.150,2 millones; Vigo, 788,3 millones, y Villagarcía, 413,2 millones. En total, 46.631,2 millones de pesetas gastadas, certificadas en el año 1994.

En cuanto a cómo se convierten los beneficios de explotación en resultados del ejercicio, es un problema estrictamente contable; es decir, no hay más que acudir a los criterios del plan general de contabilidad para ver cuáles son las partidas que hay que añadir a los beneficios de explotación para que se conviertan en el resultado del ejercicio. No tengo inconveniente en explicarle que a esto hay que añadirle los resultados financieros positivos, los beneficios de las actividades ordinarias y los resultados extraordinarios positivos. En el caso concreto de que hablamos los beneficios de explotación eran 19.748,5 millones; los resultados financieros positivos han sido cero; los beneficios de las actividades ordinarias han sido 19.278,5 millones, y el resultado extraordinario positivo ha sido cero. En resumidas cuentas, hay que restar las variaciones que se producen en las provisiones sobre el inmovilizado material y las pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control, y los gastos extraordinarios y los gastos y pérdidas de otros ejercicios. Estas partidas son las que convierten el beneficio de explotación en resultado del ejercicio.

¿Cómo se ha producido este aumento de los beneficios? Por un lado, por un incremento de los ingresos, producto, evidentemente, de una evolución positiva de los tráficos. La cifra media de crecimiento durante el año pasado del tráfico total ha sido del 6,33 por ciento, pero el «mix» de tráficos ha aumentado favorablemente a las tarifas, porque la mercancía general ha aumentado bastante más que los graneles y tiene una aportación tarifaria más importante que el resto de los graneles líquidos y sólidos.

Ha habido un sumando de incremento por mayores tráficos. Ha habido otro sumando producto del incremento ta-

rifario aprobado para 1994, que ha sido, en cualquier caso, inferior a la inflación alcanzada en ese año, igual que ha pasado en los ejercicios anteriores. Siempre las actualizaciones tarifarias han ido por debajo de los incrementos de la inflación en los años respectivos.

El otro sumando es una apreciable contención de los gastos. El total de gastos de explotación ha pasado de 77.173 millones en 1993 a 73.911 en 1994. Ha habido un sensible recorte en los gastos y un incremento sensible en los ingresos producto de mayores tráficos, por una parte, y de una actualización tarifaria que se aprobó para 1994.

La calificación de imprudente a la actuación de Puertos del Estado quizá se deba a que estamos poco acostumbrados a ver ejercicios con resultados positivos y cuando aparece uno no queda más remedio que calificarlo de imprudente o desmesurado. Como ustedes saben bien, el ente público Puertos del Estado no reparte beneficios y, por tanto, lo que habrá que hacer, lo que estamos haciendo, con los excedentes que se puedan producir una vez alcanzada la autosuficiencia financiera que antes mencionaba, como explicaba, a través de la orden ministerial de tarifas, es aplicar esos mayores ingresos a reducción tarifaria.

¿Cuándo se va a publicar la orden ministerial de tarifas? Desde hace unas semanas está en la Secretaría General Técnica; es decir, que está en manos del Ministerio de Obras Públicas. No soy yo el responsable de la aprobación de las órdenes ministeriales, pero la información que tengo es que esta misma semana la firmará el Ministro y se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

El efecto sobre los presupuestos de 1995 de estas tarifas, como he dicho, es que se va a producir un recorte en pesetas corrientes. A igualdad de tráfico, las tarifas aplicadas hubieran producido en el ejercicio de 1994 un descenso en la recaudación en pesetas corrientes de aproximadamente un 10 por ciento. Eso significa que hay un efecto de menos recaudación de unos nueve mil y pico millones de pesetas, teniendo en cuenta que la facturación ha sido de 92.000 millones de pesetas. Este será el efecto presupuestario correspondiente. Evidentemente, si el tráfico aumenta, la reducción en términos uniformes será algo mayor; pero, a tráficos iguales, en circunstancias iguales, las mismas tarifas aplicadas a 1994 hubieran producido una reducción en pesetas corrientes de en torno al 10 por ciento. A eso me refería antes al hablar del efecto recaudatorio de las tarifas.

En cuanto a la impresión de un cierto oscurantismo que S. S. parece que sugiere en cuanto a la información económica de Puertos del Estado, no sé exactamente en qué se basa, porque, como decía antes, toda la información económica y de tráfico se publica, se edita y tiene una amplia difusión. No hay la menor reserva. Es más, en las oportunidades que hemos tenido que comparar los datos que se facilitan por las diferentes autoridades portuarias en otros países, en Europa sorprende tanto el detalle de la información estadística como el de la información económica que se proporciona y que se convierte en documento público. Sin perjuicio de que estamos, por supuesto, a disposición de esta Cámara para facilitar cualquier dato adicional que se considere oportuno, desde luego es difícil aceptar que se

esté manejando el sistema portuario en condiciones de oscurantismo en términos de gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Si algún Diputado no dispone de la memoria anual del ente público Puertos del Estado, supongo que el Presidente no tendrá inconveniente en suministrar los ejemplares que hagan falta a los miembros de esta Comisión; según me han dicho, unos lo tienen y otros, no.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): En una anterior comparecencia a solicitud de la Cámara, me pidieron una documentación que incluía el informe anual de 1994 y que se facilitó a los grupos parlamentarios en aquel momento. Si hay alguna solicitud complementaria, no hay inconveniente en enviar la información que se considere oportuna.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Nadal tiene la palabra para poder matizar las preguntas que crea oportuno.

El señor **NADAL I MALE**: Quisiera empezar matizando la última de las afirmaciones. Yo decía en la pregunta siete u ocho por qué hasta hoy no se ha publicado la orden ministerial por la que se reducen las tarifas. Lo digo porque desde Puertos del Estado, el organismo que él dirige, se envió a los periódicos más importantes del Estado español una planificación general de publicidad, que supongo que habrá retirado como consecuencia de que el Ministro todavía no ha firmado la orden por la que se rebajan las tarifas. Pero había enviado un detalle de planificación por autoridades portuarias a «El País» semanal, que tenía que publicarse los días 9, 23 y 30 de abril, en «Blanco y Negro», en «El Mundo», magazine, «Le Figaro», «Diario 16», «La Vanguardia», «El Periódico», «Cambio 16», «Tiempo», «Actualidad Económica», «Dinero»; inserciones el día 9, plana de color, original 1, autoridades; resto de inserciones, plana color original; «Expansión», también los días 19 y 25 de abril; en «Cinco Días».

Un magnífico programa publicitario en el que se nos explicaba que se habían reducido las tarifas portuarias. Dice: Elevando los resultados, bajamos las tarifas. Asimismo: Colaborando al control de la inflación. Esta es la apreciación del resultado, con unos beneficios de aproximadamente el 20 por ciento neto y del 19 por ciento, sobre el que hay que hacer algunas matizaciones. Dice que esto es colaborar a rebajar la inflación. Nuestros puertos de titularidad estatal avanzan hacia el futuro; sus resultados están a la vista: 44 enclaves marítimos gestionados... En fin, una magnífica intervención. Lo único que ocurre es que se ha tenido que retirar toda esta publicidad encomendada a los periódicos porque el Ministro todavía no ha firmado la orden ministerial.

En todo caso, señor Palao, si usted no tiene estos datos, se los puedo hacer llegar con mucho gusto a fin de que sepa que, por lo visto, el órgano que tiene encomendada la imagen del ente público se ha adelantado a las decisiones del Ministerio respecto a rebajar las tarifas. No sé si lo han

retirado porque el Ministro no ha firmado o porque la Junta Electoral está prohibiendo la publicidad institucional.

Señor Palao, aquí hay un problema que usted no acaba de definir. Estos 8.500 millones de pesetas que van al fondo interno con criterios objetivos, ¿qué significan? Estos 8.500 millones de pesetas que recibe cada año el ente que usted dirige es aproximadamente una tarifa igual al 8 por ciento de los ingresos previstos en el año 1994. Entre este 8 por ciento que recibe más aproximadamente el 25 por ciento de beneficio antes de amortizaciones, que equivalen a 19.748, tal como usted ha dicho, resulta que los puertos que está dirigiendo en estos momentos tienen unos ingresos de 93.659 millones de pesetas y solamente en concepto de beneficio y de adscripción a su ente se van aproximadamente 27.000 millones de pesetas. Nos gustaría que explicara cuál es la aportación que esto supone a la industria de este país y si no es escandaloso ver que una empresa que tiene que estar al servicio de las industrias de este país puede permitirse el lujo de unas aportaciones de alrededor de 25.000 millones de pesetas.

Segundo tema. Le he preguntado cuántas personas trabajan en el ente que depende de usted, en Madrid exactamente, y me ha dicho que 160. No me diga eso; dígame las personas y la función que hacen, porque me da la sensación de que 160 personas son muchas y no me dirá que hay personas dedicadas al medio ambiente en Madrid, lo que también sería prudente que nos aclarara.

Señor Palao, la rentabilidad de los activos es del 2 por ciento, según dice. Esto lo ha organizado desde el ente para que Puertos no tenga tanto beneficio porque, adscribiéndose a la contabilidad, entre comillas, «privada» de la que usted habla, hace cuatro días que han revalorizado todos los activos. Si no hace cuatro días, ¿dígame la fecha en la que se revalorizaron todos los activos de Puertos del Estado y qué cantidades se incrementaron? El 2 por ciento de los activos es después de la revalorización, una revalorización que se ha producido entre los años 1993 y 1994; espero que me diga esta cifra en estos momentos o, si no, que me la proporcione más adelante. ¿Qué cantidad tenían estos activos y qué cantidad tienen en estos momentos?

Finalmente, quiero darle la enhorabuena en el caso de que consigamos que el Ministro firme la orden ministerial, señalándole que esta orden ministerial que firma el Ministro no es como consecuencia de que ustedes la quieran llevar a cabo, sino porque el Parlamento, exactamente esta Comisión, les recordó la necesidad de las tarifas y ustedes se comprometieron a hacerla, porque la rebaja de las tarifas, si hubiera sido para contribuir a la disminución de la inflación y a la ayuda de nuestras empresas industriales la tenían que haber realizado con claridad, con objetividad y con previsión en el año 1993 y no en el año 1995.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, si el Presidente del Ente Puertos del Estado quiere añadir alguna matización a las últimas manifestaciones realizadas por el señor Nadal, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Lo único que a mí me parece es-

scandaloso es el manejo que S. S. acaba de hacer de las cifras de contabilidad presupuestaria. Sumar partidas que no tienen absolutamente nada que ver para concluir que Puertos del Estado recauda 25.000 millones de pesetas realmente es un juego malabar que puede ser que tenga algún interés desde el punto de vista de la prensa, de los medios de comunicación o de la imagen, pero, desde luego, no guarda el menor rigor contable.

El único dinero que se está recaudando por Puertos del Estado tiene su origen en el Fondo de Contribución y a través de una fórmula absolutamente objetiva y se cuantifica en 8.500 millones de pesetas. Los beneficios que hay en cada una de las autoridades portuarias, de acuerdo con su cuenta de resultados, permanecen en esas autoridades portuarias y se utilizan para financiar las inversiones, aportando los recursos que necesitan para esas financiaciones. De forma que eso de que aquí se están manejando unos dineros que no sé qué extraño destino tienen no es en absoluto la realidad ni refleja con mucho la imagen de la situación económica del conjunto de los Puertos del Estado. Los Puertos del Estado tienen que generar beneficios porque tienen que generar recursos propios suficientes para financiar sus propias inversiones, inversiones que, como he intentado explicar antes, no tienen el nivel de rentabilidad que permita que sean financiadas con cargo a endeudamientos en el mercado de capitales. La generación de recursos propios tiene que ser importante en cualquier caso. Hay una cuenta de resultados, hay unos beneficios netos estimados en 11.900 millones de pesetas —creo que ésa es la cifra—, esto permanece distribuido en las reservas de cada una de las autoridades portuarias y se aplica al desarrollo de nuevas inversiones en el ejercicio correspondiente. No veo qué relación puede tener el Fondo de Contribución con los beneficios de las autoridades portuarias. Si tiene alguna duda sobre algún dato contable, le sugiero que nos lo diga con precisión para poderle contestar con la misma precisión en los términos de rigor contable que son exigibles a un análisis o control de gestión razonable.

En cuanto a las personas que trabajan en Puertos del Estado, me voy a permitir no contestarle, porque las personas que trabajan en Puertos del Estado son trabajadores que cumplen con sus obligaciones laborales con la dignidad y con la dedicación que consideramos exigible y que creo que es destacable en el organismo Puertos del Estado. La función que desarrolla Puertos del Estado entiendo que es absolutamente esencial, de acuerdo con la aplicación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en actividades de control y de coordinación del funcionamiento de las autoridades portuarias. Estas actividades están desarrolladas por las personas a las que me he referido, que se merecen el mayor respeto, tanto de los que dirigimos su gestión como también de los representantes populares en esta Cámara.

Sobre la revalorización de los activos, ha sucedido precisamente al revés. Con la contabilidad presupuestaria anterior, los activos se actualizaban anualmente de acuerdo con los índices de inflación. A partir de nuestra incorporación en el año 1993 a los criterios de contabilidad privada, los activos no se revalorizan. Probablemente, la informa-

ción que usted está manejando se refiere a que se ha reducido la vida útil de las inversiones para adaptarla a criterios de organismos internacionales en materia de puertos que fijaban una vida útil distinta para los diferentes activos. Entonces, primero, los activos han pasado de revalorizarse a no revalorizarse y, segundo, al cambiar del sistema contable público al sistema contable privado, se ha pasado a modificar la vida útil y, por tanto, a modificar los criterios de amortización, pero esto no tiene nada que ver con la revalorización de los activos que, como he dicho, han pasado de revalorizarse a no revalorizarse.

No sé si me queda alguna pregunta más. Me parece que no hay más comentarios que hacer en relación con los puntos que se han indicado por su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez abordados y debatidos conjuntamente los puntos 1 y 2 por parte del compareciente, ¿qué grupos parlamentarios quieren intervenir sobre estos puntos del orden del día?

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: A raíz de las sucesivas intervenciones se ha ido aclarando un poco más la ejecución presupuestaria del ente Puertos del Estado. Indudablemente, la primera explicación era muy parca y muy pobre, pero ya vamos conociendo más datos.

Quiero hacer un comentario, fundamentalmente sobre un concepto del que no se ha hablado, pero sobre el que gira la política portuaria en cuanto a resultados, que son las amortizaciones. Decía el señor Palao que este año los gastos totales se han reducido de 77.000, del año 1993, a 73.000. Pero en el año 1993 aumentaron, respecto del año 1992, de 54.000 a 77.000. Lo que yo quiero saber es cuáles han sido las amortizaciones de este año; esas amortizaciones, que pasaron de una serie histórica de 14 a 18.000 millones a 31.000 millones en 1993, cuáles han sido en 1994. Ese es un punto clave para saber, al final, cuáles son los beneficios.

Cuando hablamos de esas amortizaciones, me preocupan los criterios con los que puedan ser aplicados. Porque puede ocurrir que, aplicando criterios contables a esas amortizaciones, lleve a diferencias reales, en el sentido de que la contribución, por ejemplo, a ese fondo de contribución o considerar que tiene más beneficios o pérdidas esté influido por las amortizaciones. Y hay que saber —y eso también me preocupa— qué está ocurriendo no con las revalorizaciones de activos, sino cómo se imputan contablemente las compras de material de un puerto a otro, a qué valor contable. ¿Esto refleja la realidad o está revalorizando o cambiando activos? Porque eso podría influir en los resultados reales y es fundamental que los conozcamos, para saber cómo está evolucionando el tráfico portuario.

Cuando hablamos de otros gastos, querría referirme, por ejemplo, a gastos de personal. Tengo que decir al señor Palao que estoy de acuerdo con lo que dice el señor Nadal sobre que hay un cierto oscurantismo. Le voy a decir por qué: porque si comparamos la memoria del año 1992 y la del año 1993 vemos que en 1992 había una serie de «ratio»

de gestión, de gastos de personal, incluso de plantilla media, que han desaparecido en la memoria, o por lo menos, en la que yo he manejado. Por tanto, es bueno que tengamos la información máxima para conocer estos temas.

Y me gustaría saber si se está reduciendo personal; yo desconozco, ya en el año 1993, qué personal había de plantilla media —no he podido encontrar este dato— y, por supuesto, tampoco lo sé del año 1994. En 1992 había 6.443 personas de plantilla media. ¿Ha disminuido? ¿Qué porcentaje han aumentado los ingresos de personal?

Dice que el tráfico portuario ha aumentado este año. Desde el año 1991 estaba disminuyendo. En el año 1991 eran 256 millones de toneladas, 252, en 1992, 244, en 1993. ¿Qué cifra es la del año 1994?

Ahora quería hablar de algo que creo que tiene más importancia, que no son tanto las cifras, sino la gestión presupuestaria. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías, ruego silencio para que el ponente pueda hablar claramente y todo el mundo pueda escuchar su intervención.

Gracias.

El señor **POSADA MORENO**: Muchas gracias, Presidente.

Querría centrarme en la gestión del presupuesto y conocer, por ejemplo, cuáles han sido las actuaciones y medidas adoptadas para garantizar el desarrollo y coordinación de las señales marítimas, algo que actualmente depende de cada autoridad portuaria, y tenemos la impresión de que es quizá una de las actividades de los puertos en las que menos énfasis se hace.

Por otro lado está el tema global de la contratación. Sin duda, y eso se discutió en la Ley de Contratos del Estado, tal como está la ley actualmente, los puertos no están sometidos a la misma regulación que la Dirección General de Carreteras. Pero pregunto: Los principios de transparencia y publicidad ¿se están cumpliendo? ¿Qué porcentaje, aunque sea aproximado, de contratación se está haciendo por gestión directa? ¿Se hacen concursos? ¿Cómo se hacen esas adjudicaciones?

Y algo que tiene una enorme trascendencia en la política de los puertos, que es su relación con la ciudad. Quizá uno de los elementos clave, no del aspecto económico, pero sí de la gestión presupuestaria de los puertos es cómo se imbrican en la ciudad. Por ejemplo: ¿Qué planes de utilización de espacio portuario (PUE) se han aprobado, iniciado o están en ejecución desde la entrada en vigor de la Ley de Puertos? ¿Qué planes especiales se han aprobado, iniciado o están en ejecución? Esos planes especiales son precisamente los que tienen la relación entre ciudad-puerto. Ahí se hacen usos terciarios, con fines hosteleros, hoteleros, centros comerciales. Esto está creando un cierto desconcierto. Tengo aquí, por ejemplo, un anuncio aparecido creo que en un diario de Murcia, de La Marina, de Alicante. Una especie de puerto deportivo que se hace dentro del puerto de Alicante. Hay 945 puntos de atraque, algo que está perfectamente considerado como posible, pero luego dice: Junto a él hay un centro comer-

cial Instale su negocio en el complejo comercial con más futuro de Alicante, en un lugar de auténtico privilegio, frente al hotel Meliá. Locales desde 50 metros cuadrados. Quince mil metros cuadrados donde escoger. Financiación hasta diez años. Esto no es un soporte para la actuación en el puerto de los atraques marítimos, lo cual tendría una explicación; podrían ser 2.000, 3.000 metros cuadrados para facilitar, incluso, discotecas, restaurantes. Esto es una promoción absolutamente distinta, es una promoción total que va a cambiar la visión de la ciudad de Alicante. Una de las grandes instalaciones comerciales que tenemos en España, y de la que no voy a decir el nombre, instalarla en esos 15.000 metros cuadrados. Puede pasar lo mismo con los terrenos que ocupa la antigua Campsa en el puerto de Alicante o con una actuación prevista, que por lo visto fue recusada por el Ayuntamiento, en el solar de Las Cachavas en el puerto de Santander, donde por lo visto ocurrían cosas parecidas. Esto es lo que yo quiero plantear como política que se hace desde Puertos del Estado. Algunos presidentes de Puertos han comentado que tienen los mejores solares de la ciudad, pero ¿ése es el planteamiento que está haciendo Puertos del Estado? Insisto en que dentro de la ley se contempla que haya actividades a desarrollar en los espacios portuarios compatibles con su condición y con la ordenación municipal y destinados a apoyar usos y actividades del puerto, pero no para hacer unas promociones con carácter radicalmente distinto. Es necesario definir una política de actuación.

En cuanto a la autofinanciación, se ha hablado del fondo de contribución y resulta que ahí hay aportaciones, pero no se puede decir que los que pierden dinero reciben fondos y los que ganan los aportan. Hay quien gana, no aporta y recibe, como, por ejemplo, el puerto de Barcelona. Otros, en cambio, como el puerto de Tarragona o el de Algeciras, tienen una aportación muy fuerte a esos 7.000 millones. De esos 7.000, parece que van 3.350 millones a Puertos del Estado. Pero no se puede tener la idea de que los puertos a los que mejor les va ayuden a los puertos que peor les va. Ahí hay un filtro que es Puertos del Estado que se lleva la mitad de ese fondo de contribución. Hay que tener en cuenta que siempre tiene que haber una parte para la organización central, pero es una parte muy importante.

Yo preguntaría, además: ¿Qué pasa con el fondo de financiación de inversiones portuarias? También está contemplado en la Ley de Puertos, pero mi impresión es que ese fondo, que yo sepa, no se ha puesto en marcha.

Quiero terminar diciendo que parece, por lo que hemos oído, que hay un cambio en la política tarifaria. La nueva orden de tarifas, e insisto en que debía estar ya firmada, va a dar un nuevo planteamiento, que habrá que estudiar a fondo. Nos llegan noticias de que puede haber un tratamiento que no es el adecuado sobre lo que son embarcaciones deportivas y de recreo en las tarifas que se aplican en los puertos. Lo que sí le anuncio al Presidente de Puertos del Estado es que cuando se firme esa orden de tarifas pediremos una comparecencia para estudiar específicamente la financiación de los puertos a través de las tarifas.

Quiero terminar diciendo que me sumo a las palabras con las que el Presidente ha iniciado esta Comisión. Me sumo a ellas como portavoz del Grupo Popular, en representación de todos mis compañeros, y también personalmente, ya que durante dos años me he reunido todas las semanas en la junta de gobierno con José María Aznar. Esto me ha afectado enormemente esta mañana, como nos ha afectado a todos. Sumándome, insisto, a las palabras del Presidente, que han sido representativas de lo que pensamos todos, hago un llamamiento para seguir luchando día tras día, sea cual sea la actuación de los terroristas, contra el terrorismo, porque yo tengo una fe absoluta, que creo que compartimos todos, en la victoria de las ideas democráticas sobre cualquier efecto terrorista.

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

El señor **MARTÍN MENIS**: En primer lugar, yo quería sumarme también como portavoz de Coalición Canaria y como Diputado, a nivel personal, a las palabras con las que comenzó el Presidente esta Comisión, y expresar nuestra repulsa a todos los actos terroristas, nuestro sentimiento al Partido Popular y nuestra honda preocupación, porque si realmente tiene una conexión se está atentando no sólo contra el ciudadano de a pie, sino contra el Diputado y base de un sistema democrático don José María Aznar. La lucha por mantener el sistema democrático creo que debe ser de todos los Diputado de este Congreso, pero también de todos los españoles.

Pasando al asunto en cuestión, querría dejar clara la posición de Coalición Canaria de que nos parece buena la política de descentralización, de autofinanciación de cada puerto, y la búsqueda de resultados positivos en cada sistema portuario como fórmula para aumentar la eficiencia y la competitividad. Buena muestra de ello son las consideraciones expuestas por el Director General del Ente en las que plantea la rentabilidad de los puertos en virtud, seguro, de este sistema.

Dicho esto, nos preocupa mucho, después de muchos años de gestión del sistema portuario por este Gobierno, que nos digan que ya no hay inversión presupuestaria, que no hay necesidad de recurrir a los presupuestos, que se pueden bajar las tarifas y que se incrementa el beneficio. Esto quiere decir que antes se ha hecho bastante mal. Un aplauso para el futuro y un auténtico varapalo para el pasado. No puede ser que en una cuenta de explotación se aumenten los ingresos, cuando se tienen detenidos este último año en las tarifas, se incrementa el beneficio, sin una inversión que venga de fuera sino que se haga con recursos propios. Eso quiere decir que antes los gastos estaban inflados o que las inversiones no eran las adecuadas, porque tampoco han cambiado tanto los puertos en los últimos años como para pensar que inversiones multimillonarias hayan posibilitado esa diferencia en la cuenta de resultados. Como he dicho, algo ha funcionado mal.

Decía antes el Diputado del Grupo Catalán que el Ente del Estado estaba al servicio de la industria de este país. Yo

creo que no sólo está al servicio de la industria de este país sino de toda la sociedad; y en el caso de un archipiélago está al servicio directo de los ciudadanos porque éstos están pagando la autofinanciación portuaria cuando compran una mercancía, ya que prácticamente todo entra por un puerto. En este país se ha reconvertido la cosa privada y ha tardado mucho en reconvertirse la cosa pública. En el Plan Director de Infraestructuras hemos visto que de los 18 billones de pesetas doce son financiación presupuestaria y seis extrapresupuestaria. Nos parece que hay una diferencia en el caso de los archipiélagos. Cuando se trata de un archipiélago y se dice que la financiación de los puertos y de los aeropuertos debe ser extrapresupuestaria y se debe llegar a la autofinanciación, hay que tener en cuenta que el sistema portuario y el aeroportuario son una parte del sistema que da continuidad a todo el Estado. En la España peninsular las carreteras y los ferrocarriles se financian con las inversiones presupuestarias del Estado y no se amortizan con cargo a los usuarios, excepto el canon de gasolina que va a las administraciones locales. Sin embargo, cuando la continuidad del territorio es a través de los puertos y aeropuertos ya no se financia de los presupuestos del Estado, sino que se autofinancia, por lo que al final la están pagando aquellos ciudadanos que sufren la discontinuidad del territorio al tener que atravesar un medio marino para poder desplazarse tanto las personas como las mercancías. Yo le pregunto al señor Director General del Ente si no le parece que una parte de esa inversión, en justicia, debía de ir con cargo a los presupuestos y que cuando se elaboraran las tarifas no se tuvieran que generar recursos para autofinanciar las inversiones, como ha dicho el Director General.

Por otro lado, nos preocupa la histórica falta de planificación en los puertos españoles. Nos preocupa porque ahora, cuando hay que autofinanciarse, los errores de planificación los van a pagar los usuarios y en el caso de ambos archipiélagos esos usuarios ven gravada su vida por el costo de los sistemas portuarios. Estudios profundos están dando en este momento que el costo de la insularidad es de un 30 por ciento cuando se trata de una isla, y cuando hay que dar un doble salto es de un 30 por ciento superior a la media. Ese costo económico de insularidad está basado en los problemas de logística y de distribución, en los problemas de transporte (la liberalización parece que aumenta la competitividad y está bajando ese costo) y es debido a los sistemas portuarios y aeroportuarios, tanto las operaciones de movimiento de mercancías, la estiba y la desestiba, como las propias tarifas. Por tanto, nos parece muy importante considerar la necesidad de una planificación que evite errores históricos de inversiones en puertos que dan lugar a que al final haya que subir las tarifas.

En la última visita del Director General a Canarias, una reciente —visita yo diría que casi preelectoral— hemos visto que en una playa que históricamente tenía que haber estado planificada, con inversiones recientes que hay que demoler —lo cual es acertado— se están despilfarrando recursos públicos por no haber planificado. Podemos ver también cómo inversiones que estaban previstas en el año 1994, según datos de la propia Dirección General, no se

han podido realizar porque la planificación no se había hecho a su tiempo. Por ejemplo, la vía de servicio Muelle Norte-Bufadero tenía previstos 200 millones en 1994 y 550 en 1995, pero no se pueden gastar porque no ha existido planificación con el tiempo suficiente para los proyectos. Podría citarle algunas otras inversiones como la del puerto de Los Cristianos que tampoco se pudo gastar porque no hubo una planificación discutida con la suficiente antelación, con todos los problemas que hay cuando se interviene en un esquema portuario que está muy afectado por una ciudad. Por eso digo que nos preocupa la planificación, porque con el nuevo sistema esos errores los van a pagar los ciudadanos en las mercancías o en cada servicio. Que eso es así se puede demostrar y espero que el nuevo sistema portuario obligue a evitar esos errores.

Por otra parte, a nosotros nos gustaría pedir no ya la memoria, sino la información que maneja el Director General, con los cuadros que nos permitan comparar los distintos sistemas; si puede ser que nos la suministre en disquetes —supongo que la tendrán— porque es más fácil de manejar y es una información que está más organizada para poderla entender; si es copia de la memoria nos bastaría con ella. No estoy poniéndola en duda, sino que si nos puede dar la información que maneja nos permitirá estudiar en profundidad el conjunto del Ente portuario.

Para terminar, quisiera hacer dos preguntas. Cuando se producen beneficios ¿se consolidan en la autoridad portuaria correspondiente, se quedan para ejercicios posteriores, o se produce un trasvase al Ente central? O sea, cuando un puerto —lo ha dicho el propio Director General—, cuyo objetivo no es gastarse todo el presupuesto, produce excedentes, ¿qué se hace con los mismos? ¿Pasan a la bolsa central para repartirlos o se quedan en el Ente para financiar inversiones futuras?

Agradezco la presencia del Director General y espero que la política portuaria vaya adecuándose a la realidad y las tarifas bajen cada vez más. Si vemos estudios de puertos muy competitivos del sudeste asiático, por ejemplo, que son elementos dinamizadores de la economía, si vemos su funcionamiento, la capacidad que tienen de prestar servicio, entenderemos que una política portuaria puede servir no sólo para entrar y sacar mercancías, sino para generar una actividad económica importante. Y eso en los sistemas aislados se vuelve un elemento sustancial para el desarrollo de la economía. Deseamos y estamos dispuestos a seguir la política portuaria para que con el trabajo de todos contribuyamos al desarrollo económico del país.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muy brevemente, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero manifestar mi completo acuerdo con el rechazo unánime que despierta en todos nosotros el atentado ocurrido esta mañana, especialmente por haber pretendido involucrar en él a una persona tan fundamental para la vida política de este país como es el señor Aznar. Estoy absolu-

tamente satisfecho de que al menos en esta ocasión el objetivo de los terroristas no se haya cumplido, y añado únicamente que no existe impunidad en un Estado de derecho. Tardarán más o tardarán menos en cogerlos, pero ahora mismo en España nadie tiene impunidad y estoy seguro de que, más bien pronto que tarde, quienes han intentado este acto criminal tendrán que responder de sus actuaciones ante la justicia, como todos los españoles.

No tenemos nada que decir sobre la comparecencia, tal como ha sido presentada. Si algún grupo de esta Cámara entiende que la información, yo creo que exhaustiva, que se recoge en la memoria anual de Puertos del Estado y en la que publica cada una de las 26 autoridades portuarias es insuficiente, es lógico, es exigible —lo otro sería no hacer bien las cosas— pedir una mayor información y una explicación exhaustiva de todos aquellos parámetros que se quieran controlar.

Sobre la fiabilidad de las técnicas contables empleadas en los informes de Puertos del Estado, la verdad es que no me parece posible mantener ninguna duda. Están sometidas, como en toda la Administración, a la actuación de la Intervención General, del IGAE, y en caso de que hubiese algún error conceptual sería la propia Intervención General, como es lógico, la que como en otros casos ha puesto de manifiesto los posibles errores que pudiera haber en la metodología de construcción y producción de la información contable.

En nuestro criterio, fue un acierto la creación del ente público Puertos del Estado. Quienes intervinimos activamente en la ley que dio lugar a la creación del *holding* público Puertos del Estado tuvimos que soportar dos argumentos en contra del conjunto de la ley y en concreto de la creación del ente Puertos del Estado. En primer lugar, que se iba a producir una quiebra en la gestión empresarial de los puertos como consecuencia de lo que se consideraba entonces, al menos, que era una visión excesivamente centralizada del sistema portuario español que no permitiría la aplicación de técnicas de gestión eficaces. Naturalmente, de la información que hemos recibido aquí eso salta por los aires. Cuando se produce una autofinanciación del sistema portuario que libera al conjunto de los españoles de los gastos correspondientes y los hace recaer sobre los usuarios se ha producido una mejora cuantitativa y cualitativa muy importante en la gestión de dicho sistema. Otra de las grandes acusaciones que tuvimos que soportar fue el desastre, la marea negra continua que se produciría como consecuencia de que la gestión de las señales marítimas pasase de la Marina Mercante a Puertos del Estado. Tampoco eso se ha producido. No parece que en los últimos años haya habido ningún sentimiento general de que Puertos del Estado no esté funcionando razonablemente bien y de que la gestión concreta de las señales marítimas no se esté haciendo con eficacia desde ese ente. Cuando todo esto se resume, en la ejecución del presupuesto, en que la práctica totalidad de las inversiones se encuentra certificada, no comprometida, ello quiere decir que Puertos del Estado está cumpliendo los objetivos para los cuales fue creado, que son, en definitiva, diferentes a aumentar la eficacia y la eficiencia del sistema portuario español. Y como

en las buenas empresas —que son pocas por desgracia— cuando hay beneficios van a bajar los precios, van a bajar las tarifas, se va a producir una disminución —hemos escuchado— del orden del 10 por ciento en pesetas corrientes. Naturalmente esto se hace con prudencia; se hace cuando se constata que el funcionamiento económico y financiero del *holding* en su conjunto permite reducir las tarifas, porque Puertos del Estado no es un supermercado, no vende camisetas ni yogures ni otros elementos de consumo o servicios que pueden tener una aplicación diaria en sus precios a la realidad del mercado. Es fácil de entender que no es posible hacer eso en una empresa de estas dimensiones y de la importancia que tiene para el sistema productivo.

Por lo tanto, la orden de reducción de las tarifas, con independencia de los incidentes que hayan podido ocurrir y que tienen como resultado que se pueda dar esta orden ministerial una semana o un mes o dos después del momento en que se debía de dar, no es obstáculo para la reflexión, que creo que todos hemos de compartir, de que hay que tener mucho cuidado con las tarifas de empresas o de *holdings* de este tipo que no pueden tener, insisto, como en el caso de la gasolina o de los supermercados, una adecuación diaria de subidas y bajadas a las realidades del mercado. Pero, si me lo permiten SS. SS., no son sólo las tarifas, según el criterio de nuestro Grupo, el elemento sustancial para favorecer un control de la inflación y por tanto, un mejor funcionamiento del sistema de producción española que, en definitiva, es el objetivo al que está encaminado el sistema portuario. La eficacia en la gestión, la mejora de las infraestructuras, la mayor celeridad en las operaciones de carga y descarga, la progresiva sustitución y mejora de las antiguas OTP por las sociedades de estiba y desestiba, los sistemas de transportes internos, las relaciones de esos sistemas internos con los transportes intermodales que acceden a los puertos son, según nuestro criterio, elementos más decisivos que las propias tarifas para aumentar la eficiencia del sistema portuario y, por tanto, para favorecer la economía productiva del país. Eso se ha producido estos años y se sigue produciendo, con independencia de la comparecencia que ha sido planteada en los términos de petición de un mayor nivel de información, lo cual lleva a nuestro Grupo a la conclusión general de que esta Cámara, este país y el conjunto de los españoles pueden sentirse razonablemente satisfechos del funcionamiento del ente Puertos del Estado porque está cumpliendo con precisión razonable los principales objetivos para los que se creó a partir de la Ley de Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el Presidente de Puertos del Estado para responder y matizar lo que crea oportuno a los distintos portavoces de los grupos políticos.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): La primera pregunta que me ha planteado el portavoz del Grupo Popular se refería a los criterios de amortizaciones que, efectivamente, se han cambiado en el momento que se pasó de contabilidad pú-

blica a contabilidad privada. Dichos criterios de amortizaciones vienen determinados por una tabla de vidas útiles para los diferentes activos portuarios. En estos momentos esta tabla exige un esfuerzo de acomodación a las que se habían barajado procedentes de fuentes internacionales. Por ejemplo, una tabla de amortización del Banco Mundial, otra de la UNCTAD y de algunos puertos significativos en el entorno europeo de los cuales disponíamos información, concretamente Rotterdam y Marsella. Sobre ellas se ha configurado una tabla de vidas útiles que todavía es más amplia que las que se están aplicando. Yo diría que el resumen de las vidas son ligeramente más largas que las que se vienen aplicando. La dotación para amortización en 1994 ha sido de 30.182,3 millones de pesetas, incluyendo el HOLDING central. Ese es el gasto de amortización establecido en la cuenta de resultados correspondiente a 1994. La diferencia estriba en que antes no estaba incluido Puertos del Estado y ahora sí.

En cuanto a la valoración de las ventas entre puertos, los criterios que se aplican son los estrictos del Plan general de contabilidad. No son frecuentes las transferencias de activos de unos puertos a otros, por razones obvias. Sólo se transfieren de un puerto a otro algunos bienes muebles o alguna grúa. En cuanto al valor de una grúa que un puerto compra a otro lo que se hace es negociarse un precio, se aplica el gasto correspondiente por el valor de adquisición en el puerto que compra, y se compara el valor de venta con el valor en libros en el puerto que vende; si es por encima del valor que figura en libros habrá un beneficio extraordinario y si es menor que el valor en libros será una pérdida extraordinaria regularizar esa operación. En resumidas cuentas funciona con los criterios contables ordinarios en las transferencias de activos entre distintos organismos. No se plantea ningún problema. Las compras que se hacen a exteriores se activan en función del precio real de adquisición. En cuanto a la valoración de bienes históricos de almacén hay diferentes criterios. En el fondo se siguen las recomendaciones del IGAE en relación con estas cuestiones, de forma que no veo que aquí haya mayores problemas.

En cuanto a la modificación a que hacía referencia antes respecto a las nuevas tablas de vidas útiles de los activos, hay alguna discusión técnica con la IGAE en cuanto a qué parte es la que debe ir a pérdidas en el balance y qué parte es la que tiene que ir a la cuenta de resultados anual. Hay una consulta a la ICAC en relación con esta cuestión, pero entiendo que es una discusión puramente técnica que surgió en las auditorías que ha realizado la propia IGAE. Estamos intentando aclararla en el plano puramente técnico. En el sentido en que resulte la discusión se actualizarán todas las cifras para regularizar las cuentas que sea necesario.

En cuanto a gastos de personal, lo que hemos distribuido a los diferentes grupos en la anterior comparecencia no es la memoria entera. Es un informe anual de 1994 que se produjo de forma provisional para disponer cuanto antes —lo suelen hacer la mayor parte de las empresas— de datos sobre el ejercicio anterior. La memoria que se edite incorporará otras ratios, siguiendo las secuencias de las me-

morias anteriores para hacerlos comparables. No hay ningún problema en estas cuestiones. Los gastos de personal se han ido conteniendo de año en año. Se basa fundamentalmente en una reducción de las cifras de personal medias de cada año. No tengo ahora mismo la evolución de la reducción, pero le aseguro que la cifra del personal en el conjunto del sistema portuario se ha ido reduciendo gradualmente en estos años. En estos momentos la negociación del convenio colectivo está siendo complicada precisamente porque una de nuestras propuestas es un plan de prejubilaciones que permita reducir todavía más la cifra de excedentes de personal dentro del convenio. Son aproximadamente cinco mil y pico trabajadores y la propuesta que estamos haciendo es un plan de empleo que incluye unas prejubilaciones en torno a los ochocientos y pico trabajadores, porque entendemos que hay que seguir apretando en la reducción de excedentes. Me estoy refiriendo al personal de autoridades portuarias, al margen, por supuesto, de las cifras que se plantean en cuanto a las sociedades de estiba, que es otro colectivo de trabajadores diferente. En cualquier caso, estoy en condiciones de facilitarle la evolución de las cifras de personal. Enviaremos el dato de la evolución de personal para que se compruebe que, efectivamente, tanto en cuanto a cifras de gasto, como en cuanto a número de personas, estamos reduciendo las cifras de gasto en materia de personal.

En cuanto al tráfico portuario, en este documento se ve la evolución de las cifras de tráfico en los últimos años. Realmente, el tráfico portuario acompaña enormemente la evolución del producto industrial bruto y del producto interior bruto, y es un termómetro muy eficaz de la actividad económica del país. En la evolución de la crisis económica se ve que el tráfico tiene un bache importante en el año 1993 y un salto muy espectacular en 1994. Este cuadro que estoy enseñando parte de 240 millones de toneladas en el nivel inferior, de forma que la evolución de los tráficos no es de esta importancia gráfica, es decir, que hay que sumarle 240 millones de toneladas para ver un poco la evolución relativa de año en año. Pero en cualquier caso, la evolución de los tráficos acompaña la actividad económica de manera muy importante. Esto plantea dificultades desde el punto de vista de la propia previsión, y hay que ser —como apuntaba el representante del Grupo Socialista— prudentes a la hora de la determinación de las tarifas, porque la evolución de los tráficos no es tan sencilla o tan predecible en función de las diferentes circunstancias que afectan a la propia economía del Estado. Hay un montón de factores externos que inciden sobre estas cuestiones, tales como la evolución de la peseta, que favorecen o perjudican las importaciones y las exportaciones; en resumidas cuentas, tiene un efecto importante cualquier variación de carácter macroeconómico. Por tanto, creo que la evolución del tráfico en estos momentos está siendo positiva. Esto es lo que ha permitido una evolución positiva de las cuentas, que se está traduciendo en una orden ministerial de tarifas que, desde luego, va a intentar aplicar a los costes una parte de esos beneficios. El retraso de la orden ministerial de tarifas se ha producido, entre otras razones, por el hecho de que hemos tenido que negociar con los diferentes secto-

res afectados. Es decir, que el retraso no ha sido un puro retraso burocrático, sino que los diferentes sectores afectados —asociaciones de navieros, asociaciones de consignatarios y estibadores— han querido introducir diferentes matizaciones a la orden ministerial. En resumidas cuentas, hemos intentado pactar una orden, que introduce reformas estructurales importantes, con los diferentes grupos. En cualquier caso —y con esto conecto con alguna intervención anterior—, el dar publicidad a la rebaja tarifaria tiene sentido desde el punto de vista de que es importante que el usuario final de la mercancía, el cargador, el usuario final del transporte marítimo conozca que esas tarifas han bajado, porque de esa manera se garantiza, entre otras cosas, que efectivamente estos costes puedan repercutir en los costes finales de la mercancía. Por tanto, el darle publicidad en términos comerciales —los puertos son entidades comerciales que tienen que hacer públicas sus condiciones de negocio— tiene además el sentido de conectar con esos usuarios que muchas veces no están directamente en contacto con los puertos para que presionen a sus intermediarios y esto pueda reflejarse en el coste final de las mercancías.

En cuanto a las señales marítimas, su situación fue la siguiente: En el proceso de transformación se produjo la laborización total de los funcionarios de señales marítimas. En este proceso se incorporaron al régimen laboral y a las autoridades portuarias aproximadamente el 60 por ciento de los técnicos de señales marítimas. En estos momentos, las señales marítimas están funcionando con este personal laboralizado pero reducido, es decir, no se ha incorporado más gente al servicio portuario. Se ha modernizado la estructura de señales. Se está trabajando en un sistema de automatización y de accionamiento a distancia de estos faros para reducir la presencia de personal 24 horas en las señales, especialmente en los sitios más aislados, y, desde luego, se han mejorado los índices de averías y los índices de paralización que se manejaban anteriormente. Es decir, las señales están funcionando mejor con mucha menos gente a un coste mucho más bajo y, además, estamos dando un paso decisivo para la modernización y el accionamiento a distancia de estas señales marítimas, suprimiendo la relación biunívoca faro-farero, y sustituyéndola por un conjunto de señales y equipos de mantenimiento móviles que atienden a ese conjunto de señales, desde luego en beneficio de la calidad del servicio y de los niveles de prestación.

En cuanto a la contratación, efectivamente, el Ente Público Puertos del Estado y las autoridades portuarias no se rige por la Ley de Contratos del Estado, pero hay un manual de procedimientos de contratación, sometido, por supuesto, a los servicios jurídicos y aprobado por el Consejo Rector de Puertos del Estado, que se aplica con carácter general y que, desde luego, garantiza las condiciones de transparencia y de publicidad. No dispongo en estos momentos de datos en relación con los contratos que se han hecho por adjudicación directa y los que se han hecho por concurso, pero el procedimiento habitual es, a partir de una determinada cantidad, acudir a mecanismos de subasta o de concurso, de acuerdo con los planteamientos conven-

cionales que se utilizan en la Ley de Contratos del Estado. De forma que existe un procedimiento de contratación perfectamente reglado que garantiza los mecanismos de transparencia y de publicidad en las adjudicaciones.

En cuanto a las relaciones puerto-ciudad, habría mucho que hablar, porque constituye una parte importante de la política de los puertos. Es decir, el mejorar el contacto físico entre el puerto y la ciudad es uno de los objetivos que, como política de carácter general, tiene planteado el sistema portuario. Históricamente, los puertos tienen una serie de condiciones para convertirse en recintos aislados, como son que es un espacio fiscal, es decir, un espacio que exige control aduanero, que es un sitio donde se producen actividades con maquinaria pesada y con transportes pesados que exigen garantías de seguridad para las personas y para las cosas. Se manejan mercancías en muchos casos inflamables o peligrosas que exigen una manipulación adecuada y la restricción de acceso a determinadas zonas del público en general. Este planteamiento en su día se resolvía con un muro prácticamente, con un contacto físico absolutamente duro, que era incompatible con las exigencias ciudadanas de abrirse al contacto con el mar en zonas normalmente muy céntricas de las ciudades, donde además los equipamientos eran insuficientes.

El criterio que se aplica en esta política y que podríamos desarrollar, quizás, en otra oportunidad porque el Presidente me está señalando premuras de tiempo, es abrir el espacio portuario —cuando se abre a usos ciudadanos— a usos lo más públicos posibles (la Ley de Puertos prohíbe los usos habitacionales y residenciales, lo cual es una limitación importantísima en comparación con los modelos que se aplican en otros países) o vinculados a actividades económicas que tengan que ver con la actividad económica general o vinculada al puerto, garantizando una interfase entre la ciudad y el puerto. No se trata de avanzar con la fachada urbana dentro del puerto, porque eso generaría nuevas servidumbres sobre los espacios de actividad comercial del propio puerto, sino generar realmente interfaces entre el puerto y la ciudad y hacer que esos proyectos de relación puerto-ciudad sean autosuficientes financieramente, porque si no habría que financiarlos con cargo a las tarifas portuarias, encareciendo consiguientemente, lo que es la actividad fundamental de los puertos, que es la propia actividad comercial portuaria. Para eso hay que garantizar, con estos condicionantes de usos, unos aprovechamientos que permitan que el proyecto tenga un germen de rentabilidad suficiente como para que, aplicándole la prueba del nueve, que es que estos proyectos se hagan para concursar la iniciativa privada, ésta acuda y se le puedan adjudicar estos proyectos con garantías de que no se van a producir costes desmesurados que haya que trasladar a la propia actividad portuaria esencial.

En resumidas cuentas, se negocian unos planes especiales con los diferentes ayuntamientos donde se incorporan todos estos usos que se entienden como compatibles con la actividad portuaria y que son usos de carácter cultural, recreativo, en general público-intensivos, que favorecen la utilización de estos espacios. Estamos hablando de espacios de dominio público que se abren al uso ciudadano y

no parece que sea el criterio económico el que deba de presidir la utilización de estos espacios. Obviamente, se convertirían, si se les diera un uso habitacional o residencial, en espacios privilegiados y de una rentabilidad espectacular.

En cuanto a los volúmenes que se están utilizando en estos proyectos, suelen ser desde luego mucho más bajos que los habituales. Luego le puedo dar alguna cifra. El «Canary Wharf» de Londres, que es un proyecto semejante de actuaciones de este tipo, estaba utilizando un ratio urbanístico de 2 metros cuadrados por metro cuadrado. El ratio que se está utilizando en Barcelona —que también ha sido criticado por actuaciones masivas y dentro de pocos días se inaugura un centro comercial en el muelle de España con una ocupación de superficie de unos 30.000 metros cuadrados, el doble de la que usted me mencionaba en Alicante— es de menos de medio metro cuadrado por metro cuadrado. Desde luego, el volumen derribado es superior al volumen construido, en el conjunto del área que se dedica al Port Bell en el caso de Barcelona.

En el caso de Alicante efectivamente hay una marina y un espacio comercial complementario de esa marina, donde se van a situar actuaciones de restauración, comerciales en general y que probablemente generará una utilización muy intensiva de esos espacios que se consideró adecuada por los técnicos urbanistas municipales y de la autoridad portuaria y que han permitido que todo ese proyecto se desarrolle con cargo a fondos privados. De forma que entendemos que es un criterio razonablemente equilibrado que garantiza, por una parte, que no se proceda a una privatización de unos espacios portuarios, que son en todo caso de dominio público, y por otra, que la rentabilidad sea suficiente como para que los capitales privados acudan a este tipo de proyectos.

Efectivamente, los espacios de Campsa en Alicante tienen en ese mismo plan especial un volumen asignado y habrá que plantearse en los estudios de detalle con qué matices hay que incorporar, pero se está hablando de usos terciarios y en ningún caso, como he dicho, de usos habitacionales o residenciales, porque los prohíbe explícitamente la Ley.

El solar de las Cachabas es un tema más complicado; es un solar completamente urbano situado en el centro de Santander, está incluso físicamente separado del conjunto de la zona de servicio del puerto y se ha utilizado para permutarlo por unos derechos de edificación, de una actuación habitacional que se quería hacer situada en el mismo puerto y que iba a introducir unos condicionantes muy fuertes desde el punto de vista del manejo de ciertos tráficlos de graneles que se operan en muelles próximos. Ha habido que llegar a un acuerdo y se ha utilizado el activo del solar de las Cachabas como un elemento de permuta para rescatar, digamos, ese derecho de edificación que tenía perfectamente consolidado la persona titular de ese solar. El tema es un poco más complicado y creo que no tiene nada que ver con la utilización de estos espacios portuarios en relaciones puerto-ciudad.

En cuanto al fondo de financiación, efectivamente, de acuerdo con la Ley, el fondo de contribución se utiliza para

financiar, por un lado, el funcionamiento del «holding» público, y esto incluye todos los gastos que se contemplan, que totalizan un presupuesto de gastos de explotación de 2.888,2 millones, en 1994, que incluyen los 942,5 de gastos de personal, los 225,7 de dotación para amortizaciones y 1.720 de otros gastos de explotación, además de otros estudios, gastos en el Centro de Enseñanzas Marítimas, etcétera, hay diferentes gastos. Esa es una partida que se financia con cargo al conjunto del sistema portuario y no parece que sea un recargo excesivo como servicios centrales, de funcionamiento de un «holding» de estas proporciones. El resto del fondo de contribución se aplica, como he dicho, a inversiones que exigen una contribución o un financiamiento extraordinario, después de todo ese recorrido que antes apuntaba de recursos propios, financiación Feder, acudir al mercado de capital. Como elemento extraordinario de financiación se puede aplicar a proyectos concretos la diferencia que va entre la cifra de consumo interno por parte de Puertos del Estado y la que se obtiene con los fondos de financiación.

No nos olvidemos de que las autoridades portuarias no están sujetas al impuesto de sociedades, de forma que el que se detraigan de los presupuestos de gestión de cada una de ellas una cifra de en torno al 8 por ciento de sus recursos, no parece que sea una carga desmesurada para financiar, digamos, el funcionamiento de los servicios del Estado en estos términos.

Con esto se completan los planteamientos que me habían hecho sobre el gasto de Puertos del Estado y cómo se aplicaba el fondo de financiación.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Presidente de Puertos del Estado.

En privado le he hecho un gesto de premura de tiempo, pero tengo que decirle que la premura de tiempo la tenemos nosotros. Apelo únicamente, ahora públicamente —y es lo que quería hacer en privado—, a su capacidad de concreción y concisión en las respuestas, porque vamos un poco mal de tiempo en el día de hoy. Simplemente eso.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): El problema es que es difícil responder a un número tan grande de preguntas concretas, pero haremos lo posible.

El Diputado señor Martín planteaba cuestiones como la autofinanciación de los puertos. Este no es un criterio solamente del Estado español, sino que lo comparte la Comunidad Europea en su conjunto, independientemente de que haya muchos puertos en Europa donde este criterio no se cumpla. En el terreno de los principios, la autosuficiencia financiera o el repercutir en las tarifas todos los costes, incluidos los de amortización de las infraestructuras, etcétera, para evitar que se produzcan subvenciones que puedan distorsionar la libre competencia entre puertos, es un criterio que se mantiene en Europa con carácter general. Probablemente, durante la Presidencia española haremos lo posible para que se avance en la exigencia de la aplicación de estos criterios, porque los puertos españoles están situados con ventaja en relación con otros europeos, en el

sentido de haber avanzado más en la aplicación de estos principios en este momento.

El hecho insular canario está previsto en la Ley de Puertos, en una disposición adicional, y, en la práctica, está contemplado en la Orden de Tarifas en el hecho de que las tarifas que se pagan en los puertos, concretamente la T-3, que es la que tiene el efecto recaudatorio más importante, se aplica en un 50 por ciento en los puertos canarios. Es decir, que los puertos canarios, Baleares, Ceuta y Melilla, por condiciones de aislamiento y de lejanía, tienen un tratamiento especial. Asimismo, la doble insularidad está contemplada, porque los tráficos de tránsito en el archipiélago canario solamente pagan en uno de los puertos y no en los dos. De forma que las tarifas portuarias contemplan el hecho insular con bastante sensibilidad, creo yo. Esto no impide, de todas maneras, que se intente conseguir, por la vía de una economía en los gastos y de una racionalización en las inversiones, que los puertos mantengan su condición de autosuficiencia financiera, sin que esto evite que cuando haya que hacer una inversión extraordinaria, como se puede contemplar en el caso de El Hierro o de Los Cristianos, si llega el momento, se aporten con cargo a los fondos de contribución los recursos que se crean necesarios para garantizar que ciertas inversiones que no son rentables se puedan ejecutar de todas maneras.

En cuanto a la falta de planificación, no puedo comparar su criterio. Se hace una planificación lo más cuidadosa posible, lo cual, evidentemente, no evita que se produzcan a la hora de los proyectos discrepancias con los ayuntamientos, discrepancias o dificultades técnicas que hagan que un proyecto determinado tenga que retrasarse. Pero se sigue una técnica de planificación, de realización de unos estudios de previsión de tráfico cada dos años que actualizan y desplazan los horizontes temporales; en base a esas previsiones se realiza una programación de inversiones que utiliza los procedimientos técnicamente más adecuados para desarrollar este tipo de procesos de planificación y programación. De forma que no me queda más remedio que negar la mayor, es decir, creo que las actuaciones portuarias se planifican debidamente, lo cual no impide que una inversión concreta pueda retrasarse por razones técnicas, por necesidad de modificar el proyecto, por problemas medioambientales, por desajuste o desacuerdos con las autoridades municipales, etcétera. Esa es la vida misma de las inversiones y no se resuelve, desde luego, exclusivamente desde la planificación.

Sobre la pregunta concreta que me hace en relación con el tema de los beneficios, le puedo garantizar que los únicos fondos que se perciben centralizadamente son los del fondo de contribución, de modo que los beneficios de cada autoridad portuaria, si los tiene, permanecen en sus propias cuentas y se utilizan para financiar sus propias inversiones, evidentemente después de haber aportado las cantidades correspondientes al fondo de contribución, que se consideran como un gasto, en resumidas cuentas.

En cuanto a la información que usted comenta, es la misma de la que disponemos nosotros. La información de la que disponen los gestores no es otra que los balances de

situación y las cuentas de resultados, que, en resumidas cuentas, es la información que se maneja en cualquier empresa o en cualquier órgano de ese tipo. Esta información se suministra periódicamente al consejo rector y se publica finalmente en unas memorias anuales en relación con cada una de las autoridades portuarias y con el conjunto consolidado de todas ellas, incorporando a Puertos del Estado como «holding». Si desean alguna información complementaria, SS. SS. no tienen más que pedirla directamente o a través de los cauces parlamentarios correspondientes, porque con mucho gusto estamos en condiciones de facilitarles el detalle que se considere más adecuado.

En cuanto a la intervención del portavoz del Grupo Socialista, quiero agradecer las manifestaciones relativas a los resultados de la gestión. Sinceramente, creo que hay una parte que se puede deber a la intervención de los propios gestores, otra, como he dicho, a los tráficos, pero, desde luego, comparto el criterio de que la componente fundamental es que se ha logrado dotar al sistema portuario de un marco de actuación institucional que creo que es adecuado para su funcionamiento. Esto es lo que ha permitido que en estos dos últimos años, desde que está en aplicación la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se haya producido un salto adelante en el funcionamiento y gestión de las autoridades portuarias y en el funcionamiento y eficacia en la prestación de los servicios que en estos momentos es reconocido por la mayor parte de los operadores portuarios y de los usuarios de los servicios portuarios.

Muchas gracias.

— **SOBRE EL COSTE Y FINANCIACION DEL EDIFICIO SEDE DE PUERTOS DEL ESTADO, EN MADRID. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 212/001344.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, si no hay ninguna objeción, seguimos con nuestro orden del día, pasando, según lo acordado al inicio de la Comisión, al punto número 7, que dice: «Comparecencia del Presidente de Puertos del Estado, don Luis Fernando Palao Taboada, ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, para informar sobre el coste y financiación del edificio sede de Puertos del Estado, en Madrid», cuyo demandante es el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **MARTIN MENIS**: Perdón, señor Presidente. ¿El orden que vamos a seguir es discutir ahora el punto 7 y después los números 8 y 9?

El señor **PRESIDENTE**: No hay punto 9. Para dejar claro cuál va a ser el desarrollo de la reunión, como cuestión de orden les diré que ahora empezamos con el punto 7, seguimos con el 8 y después con los números 3 y 4.

El señor **MARTIN MENIS**: Después con los números 4 y 5.

El señor **PRESIDENTE**: Los puntos 5 y 6 han sido retirados. Pasaremos a los números 3 y 4.

El señor **MARTIN MENIS**: Perdón, tengo incorrecto el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Ese es el acuerdo adoptado al principio de la reunión.

Por tanto, pasamos al punto 7 del orden del día. Para ello, damos la palabra al señor Presidente de Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Gracias, señor Presidente.

Señorías, Puertos del Estado adquirió las plantas 4.^a y 5.^a del edificio C y C de la manzana 2 A del Campo de las Naciones, propiedad de la empresa Ibervial, del grupo Ferrovial. El citado edificio tiene una superficie sobre rasante —el edificio en total— de 19.288 metros cuadrados y 323 plazas de garaje. Puertos del Estado ha adquirido 6.656,5 metros cuadrados, plantas 4.^a y 5.^a, lo que supone una superficie algo menor de 5.000 metros cuadrados útiles, y 117 plazas de garaje. El precio de dicha adquisición ha sido de 2.324.608.200 pesetas, incluidas las 117 plazas de garaje, a razón éstas de 1.350.00 pesetas por plaza, IVA incluido. El IVA soportado por Puertos del Estado ha sido de 348.691.230 pesetas. La forma de pago ha sido la siguiente: 1.000 millones de pesetas a la firma del contrato, el 28 de julio de 1993, y el resto el 3 de enero de 1994. En esta cantidad última no se incluye el IVA. La repercusión estimada por metro cuadrado es de 330.000 pesetas, construido sobre rasante, incluido el precio de la tabiquería, que en el momento de la compra se valoraba en 60 millones de pesetas. Además, se acordó incluir el coste de la readaptación de las instalaciones en función de la distribución de despachos hecha por Puertos del Estado y a cargo de éste, pero ejecutada por Ferrovial. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** El precio de venta de oficinas en el Campo de las Naciones supera en estos momentos las 500.000 pesetas por metro cuadrado. El precio pactado es producto de una dura negociación y de haber sido los primeros ocupantes de una urbanización de negocios en proceso de promoción y en momentos críticos para el sector inmobiliario de servicios terciarios. Entonces, las cuentas son las siguientes: 6.656,5 metros cuadrados, por 330.000 pesetas, son 2.196.658.200 pesetas; 117 plazas de garaje, por 1.350.000 pesetas, da 157.950.000 pesetas, un subtotal de 2.354.608.200 pesetas, de lo que hay que deducir, de acuerdo con la negociación, 60.000.000 de pesetas, de tabiquería, y añadir 30.000.000 por readaptación de instalaciones, con lo cual llegamos a la cifra final de 2.324.608.200 pesetas.

La sede de Puertos del Estado fue adquirida con los recursos que corresponden a este organismo procedentes de fondos de contribución a que se refiere el artículo 46 de la Ley de puertos, y, por tanto, considerados como una inversión por parte de Puertos del Estado aplicando ese fondo. La Dirección General de Puertos, departamento que fue

sustituido por el Ente Público Puertos del Estado, ocupaba en el edificio de Nuevos Ministerios del Paseo de la Castellana una superficie superior a 5.000 metros cuadrados, es decir, superior a la que ocupa Puertos del Estado en esta nueva sede, que quedó libre y a disposición del mencionado Ministerio, con un precio de realización estimado muy superior al pagado por las nuevas oficinas. Esta es la información sobre la oficina adquirida por Puertos del Estado.

El suelo del Campo de las Naciones salió a subasta pública y, por tanto, su precio de compra es conocido. Se adquirió en dos lotes, uno por el que se pagaron 175.000 pesetas por metro cuadrado de repercusión y por el otro creo recordar que fueron 190.000 ó 200.000 pesetas. Es decir, conocemos el coste del suelo. El coste de construcción está perfectamente acotado y se mueve entre las 120.000 y las 140.000 pesetas por metro cuadrado en edificios de estas características. Si se suman costes financieros más costes de realización de proyecto, de supervisión de obra, etcétera, podemos afirmar que el precio de adquisición de este edificio fue inferior al precio de coste por las circunstancias en que se produjo esta operación. De forma que, sinceramente, en mi opinión ha sido una buena operación comercial para Puertos del Estado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: (Morlán Gracia): ¿De sea hacer alguna aclaración el señor Nadal?

El señor **NADAL I MALE**: Si no he entendido mal, hay 6.656 metros cuadrados de superficie adquirida, más 117 plazas de garaje. Pagado ya todo, 2.324 millones de pesetas —en los dos plazos, de 1.000 millones el primero y supongo que el resto en el segundo—, IVA incluido, ha producido un gasto total de aproximadamente unos 2.600 ó 2.700 millones de pesetas. Debemos pensar que hay IVA, más los gastos para amueblar el edificio, de instalaciones, etcétera.

Antes usted no me ha querido contestar a una pregunta. Figura en el «Diario de Sesiones». No he pretendido ni pretendo en estos momentos reclamar el amparo del Presidente. Usted me ha dicho que no quería contestarme sobre las personas que están trabajando en el ente. Y me ha dicho textualmente una frase que le reprocho públicamente: porque esto atentaría contra la dignidad y dedicación de las personas. Conste, señor Presidente, y conste en el «Diario de Sesiones», que el interés por saber el número de personas que trabaja en el ente y en qué desarrollan su actividad yo creo que para un Diputado no es otra cosa que su trabajo. Si el contestarlo por parte del Presidente supone que atenta contra la dignidad o dedicación de las personas, es que probablemente o bien el Presidente de Puertos del Estado desconoce cuál es la actividad y dedicación de las personas o bien, simplemente, que deben ser una actividad y una dedicación no explicables. En todo caso, señor Presidente, no quiero convertir esto en objeto de polémica. Lo pediré por escrito y quedará solucionado.

Ahora sí me acojo a su benevolencia, señor Presidente, y deseo que conste en el «Diario de Sesiones», porque ha

habido un momento en que el señor Presidente del ente público —estamos hablando de números y luego me ceñiré exactamente a este tema— ha hablado del extraño destino que yo pretendo atribuir a los 8.500 millones, más o menos, de fondos internos recogidos con criterios objetivos. Hay un principio jurídico, de aquel del pueblo, señor Palao, que dice que cuando a uno no le piden una excusa es que se está acusando. No vuelva a poner en mis palabras cosas que yo no he dicho, porque supongo que usted tiene la suficiente categoría profesional como para no dedicar fondos a extraños destinos. Ni yo lo he dicho ni creo que sea conveniente que usted lo diga tal como lo ha hecho, a menos que esté acostumbrado a estas palabras.

Me alegro mucho de saber una cosa, señor Palao, mucho: que ha hecho usted una excelente compra, porque lo que ha comprado a 330.000 pesetas el metro cuadrado se podrá vender a 550.000, según ha dicho, y consta en el «Diario de Sesiones». Teniendo cada uno de los puertos su propia infraestructura, que señala cuál es su organización, de acuerdo con las declaraciones que usted hizo en la revista de la que después hablaremos, lo que no se justifica es que haya 160 personas trabajando en un sitio como este centro que ustedes han adquirido y que la ratio de espacio por trabajador sea de 40 metros cuadrados para cada una de las personas. Será bueno que invite a conocer las instalaciones a los miembros de la Comisión de Industria, para ver exactamente cómo viven ustedes allí teniendo un empleado por cada 40 metros cuadrados. Será bueno que lo explique también al Presidente del Parlamento, porque los que están trabajando aquí no los tienen, incluidos los Diputados.

También será interesante que nos explique usted cómo es que ha adquirido 117 plazas de garaje para 160 trabajadores. ¡Hombre! O adquiere 160 plazas para 160 trabajadores o no adquiere ninguna o adquiere cinco o seis. Al comprar plazas de garaje en un edificio para los empleados, perdone, me da la sensación de que a partir de aquí en el próximo convenio colectivo se lo van a pedir todos, y difícilmente nos vamos a entender.

En todo caso, muchas gracias por la información que nos ha proporcionado. Me alegro mucho, porque cuando de una forma u otra las diferentes autonomías recuperen la competencia que algún día históricamente tuvieron —me estoy refiriendo al siglo pasado—, cuando las ciudades y los puertos recuperen la autonomía que tuvieron, traspasado este complejo ente a las instituciones, ciudades o comunidades autónomas, será muy bueno recordar que el señor Palao nos dijo un día que las 330.000 pesetas el metro cuadrado se convertirían en 550.000 pesetas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Con la finalidad de agilizar un poco este trámite, porque ya es una hora avanzada y el orden del día que queda es bastante importante, pediría a los grupos que fijaran su posición y después respondería el señor Palao.

El señor **NADAL I MALE**: Me da la sensación de que al principio habíamos concluido que los números 7 y 8 del orden del día los haríamos sobre la marcha.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tal como se han producido las intervenciones, están separadas.

El señor **NADAL I MALE**: Es que lo comentó el Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Nadal, vamos a dejarlo tal y como está.

¿Grupos que desean fijar posición respecto a la comparecencia incluida en el número 7 del orden del día? Después entraremos en el número 8.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Seré muy breve, señor Presidente.

Sin entrar en el detalle de la adquisición, que, por lo que se ha explicado aquí, puede ser incluso interesante desde un punto de vista económico por las condiciones en que se hizo, admitiéndolo, tendríamos que cambiar la forma de actuar de la Administración pública. Aunque Puertos del Estado esté fuera de la Ley de Contratos del Estado o fuera de la Administración como Dirección General de Puertos, como se llamaba antes, sin embargo, se financia con dinero público, con dinero de todos los españoles. Creo que hay que dar ejemplo y no tener sitios excesivamente amplios. Creo que no salen 40 metros, pero sí 30 metros por trabajador, lo que es un poco excesivo, sobre todo en un momento en que, inevitablemente, se está reduciendo la inversión en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, del que depende Puertos del Estado, porque hay que hacer recortes para afrontar el déficit público. Porque los ingresos de Puertos del Estado sean superiores a sus gastos y, por lo tanto, tenga un beneficio, es difícilmente compatible con que pueda emplear esa cantidad, además pagada tan rápidamente, en adquirir su edificio.

Por lo tanto, desde el Grupo Popular no hago una crítica total a esta adquisición, pero me da la sensación de que aquí ha predominado más el carácter puramente comercial de la compra que un carácter de ejemplaridad en unos momentos de crisis, en unos momentos de dificultades de inversión que todos los organismos públicos, independientemente de cómo se financien, por su consideración de públicos, deben dar ante los ciudadanos españoles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Brevemente, porque creo que el asunto no da para más. No es que uno esté por la *grandeur* francesa de las grandes obras públicas, pero sí porque el *stock* de capital físico en poder de las administraciones públicas tenga la dignidad requerida y la suficiencia que en cada caso sea precisa. Este no es un gasto, es una inversión. Es, por tanto, un activo que consta, propiedad de todos los españoles. Lo que se ha hecho, por tanto, me parece que está bien hecho. Los precios son desmedidos, pero ése es otro problema. No va-

mos a discutir aquí los factores que han influido en el alza espectacular del precio del suelo en este país, que son los que todos sabemos. Están en marcha medidas legislativas que pongan coto a esas desmesuras que se han producido. La financiación es la correcta. Es un bien que pertenece al conjunto del *holding* de Puertos del Estado, y, por lo tanto, ha sido financiada con el conjunto del sistema portuario español, a través del fondo de compensación.

En cuanto a las plazas de garaje compradas, ya quisiera poder encontrar en un sitio mucho más barato y más humilde, como es Huelva, una plaza por 1.350.000 pesetas. Creo que es un precio razonable. La operación únicamente tiene la crítica general de la desmesura absoluta en la que se ha instalado el precio del suelo en este país, pero que es un problema que no se puede achacar a la gestión de Puertos del Estado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Palao, tiene la palabra por si tiene que hacer alguna aclaración a las manifestaciones que le han hecho los distintos portavoces.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Las aclaraciones iban, primero, en la línea que ha manifestado el señor García-Arreciado, de que no se trata de un gasto, como se ha dicho, sino de una inversión, de forma que tiene un tratamiento completamente diferentes en todos los terrenos, tanto en términos contables como conceptuales.

Por otra parte, en cuanto al procedimiento de financiación, que parece que sorprende por la rapidez en los pagos, en la propia negociación era uno de los factores que entraban en juego desde el punto de vista del precio, porque se trataba de una inversión que tenía problemas financieros y se obtenía un precio determinado en función de resolver determinados problemas financieros. Hay ventajas e inconvenientes como producto de esta negociación.

Conviene que no se olvide que Puertos del Estado, la Dirección General de Puertos, desde hace muchos años, estaba situada en el eje de la Castellana, que es probablemente la zona más cara en actividades del sector terciario en Madrid. En aquel momento por el metro cuadrado de adquisición en la Castellana se estaban pagando cifras por encima del millón de pesetas, y nos hemos ido a la periferia, con un cierto esfuerzo para los propios trabajadores del Ente Público Puertos del Estado, porque cuando nos fuimos allí no había ninguna oficina situada en el Campo de las Naciones. Se estableció un horario partido y hubo que comer en unas instalaciones del Ifema que nos acondicionaron expresamente, porque no había ni un solo restaurante ni una sola oficina abierta en el Campo de las Naciones. Por tanto, no se trata, entiendo yo, de una inversión suntuaria sino de un edificio moderno, digno —e invito a todos ustedes a que comprueben lo que digo—, que conforma una imagen distinta de la Administración y que ha contribuido eficazmente a producir un cambio en la propia mentalidad y en el funcionamiento de Puertos del Estado en sí mismo. Me atrevo a decirles que el cambio de horario continuo a horario partido y el desplazamiento físico a es-

tas instalaciones ha permitido aumentar el horario efectivo de trabajo de todos los trabajadores por lo menos en un 50 por ciento. Estamos hablando de una oficina con espacios-paisaje no abiertos, es decir, organizada con criterios modernos de gestión y, desde luego, sería deseable que este tipo de mecanismos se incorporara paulatinamente a todos los escenarios de la Administración del Estado de cualquier administración, porque me parece que los instrumentos técnicos que están al alcance de los trabajadores en temas administrativos, como son redes informáticas interiores o sistemas inteligentes de funcionamiento del edificio, son avances tecnológicos a los que la Administración debería irse incorporando paulatinamente.

En cuanto al tema de los garajes, hay que tener en cuenta dónde está el edificio. Está entre Barajas y Madrid, donde no existe en estos momentos más que una línea de autobuses, además de otra que hemos instalado nosotros, a la hora de entrada y de salida, desde el Ministerio hasta el propio nuevo edificio de Puertos del Estado. En cuanto a la cifra de plazas de garaje, primero, creo que dotar bien a una oficina de plazas de garaje refuerza su valor intrínseco; segundo, no nos han dado más porque los propietarios no han querido. Si nos las hubieran dado, desde luego, las hubiéramos adquirido, porque creo que potencian y refuerzan el valor de la propia oficina. Lo que pasa es que nos han dado plazas de garaje en proporción a los metros cuadrados que adquiriríamos, porque el propietario no quiere dejar sin plazas de garaje al resto de los espacios que quedan por vender o alquilar en el propio edificio.

— **SOBRE EL COSTE DE LA PUBLICACION DEL BOLETIN DE INFORMACION MENSUAL DEL CITADO ENTE Y SOBRE EL NUMERO DE EJEMPLARES QUE SE DISTRIBUYEN, ASI COMO DE LOS CRITERIOS QUE RIGEN DICHA PUBLICACION. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA Y UNIO). (Número de expediente 212/001345.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos a la siguiente comparecencia del Presidente de Puertos del Estado para informar sobre el coste de la publicación del boletín información mensual del citado ente y sobre el número de ejemplares que se distribuyen, así como de los criterios que rigen dicha publicación.

Para contestar a esta petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Palao.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): El boletín informativo de Puertos del Estado se concibe como un instrumento más de la política de comunicación de este ente público, cuyos objetivos son los siguientes: crear cauces estables de relación externa e interna que permitan a Puertos del Estado familiarizar al público con sus servicios y actividades; transmitir una imagen adecuada del sistema portuario de titularidad estatal; trasladar el esfuerzo del sistema portuario de titula-

ridad estatal para ofrecer un servicio de calidad a sus clientes y competitivo con su entorno; coadyuvar a la formación de la comunidad portuaria, y especialmente del personal de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias, en temas relacionados con la política, economía e ingeniería del transporte y en concreto del marítimo; motivar al personal de Puertos del Estado y a las autoridades portuarias desde el conocimiento del negocio portuario en la consecución de los objetivos marcados; crear cultura de sistema portuario, entendido como conjunto de unidades que, sin pérdida de su unidad de gestión, debidamente coordinadas, pueden alcanzar objetivos que resultarían imposibles considerados aisladamente.

Las características más significativas del boletín informativo son: publicación de carácter mensual, distribución gratuita y hasta este momento no se contemplan inserciones publicitarias. El boletín empezó a publicarse en septiembre de 1993, por lo que hasta ahora ha habido 16 números. El coste total del boletín hasta el momento ha sido de 7.262.380 pesetas, lo que supone una media de aproximadamente 450.000 pesetas al mes. La tirada es de 3.500 ejemplares mensuales —solamente los dos primeros números tuvieron una tirada inferior a los 3.000 ejemplares—, y, por tanto, el precio medio de cada ejemplar es del orden de las 128 pesetas, lo que se compara favorablemente con otras publicaciones, de las que tengo aquí una relación. Además del boletín informativo se han publicado, hasta ahora, cuatro suplementos, dedicados todos al conocimiento de la Unión Europea, cuyo coste total ha sido de 1.144.250 pesetas, y la tirada ha sido, igualmente, de 3.500 ejemplares, con lo que el coste medio de cada suplemento ha sido de 81 pesetas por ejemplar. También se han publicado dos anuarios correspondientes a los años 1993 y 1994, cuyo coste ha sido de 333.750 pesetas. La tirada de dichos anuarios ha sido de 100 ejemplares, con lo que el coste de cada anuario ha sido de 1.668 pesetas. Por último, se han publicado unos folletos-índice cuyo coste ha sido de 67.000 pesetas. La tirada de dichos folletos ha sido de 3.500 ejemplares, con lo que el precio por folleto ha sido de 19 pesetas.

En cuanto a la distribución, el Ente Público Puertos del Estado se queda aproximadamente con 200 ejemplares —196—. Las autoridades portuarias reciben 2.630 ejemplares; a 46 empresas se les distribuyen 350, y hay una serie de suscripciones personales, entre Administración, empresas, particulares, medios de comunicación y sindicatos, que alcanzan un total de 87 ejemplares. En total, hay 3.263 ejemplares que tienen una distribución periódica. Concretamente, la distribución puerto a puerto también la tengo aquí y oscila, entre, por ejemplo, Ceuta y El Ferrol, 60 ejemplares; bahía de Algeciras, Alicante, 80 ejemplares; Almería, bahía de Cádiz, 100 ejemplares; Las Palmas, 150 ejemplares; Baleares, 150 ejemplares; Bilbao, 200 ejemplares. Estas cifras se hacen a solicitud de las propias autoridades portuarias.

Se trata, en resumidas cuentas, de generar un cauce de información de la política portuaria general, entendiendo que hay que crear mecanismos de difusión de la política portuaria del Ente Público Puertos del Estado, que ejerce

sus funciones, a pesar de que hay ciertos grupos que, por lo visto, opinan que debería desaparecer. Sin embargo, de acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tiene unas funciones asignadas en la ley que le corresponde desarrollar. Entendemos que dar difusión a esta política y establecer un cauce de comunicación con el propio personal justifica plenamente este esfuerzo de gasto que se hace y cuya cuantía se acaba de explicitar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán, solicitante de la comparecencia, señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: No son dieciséis números, son diecisiete.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Quizá, si le ha llegado a usted el último...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por favor, señorías, no entren en debate. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Cuando se hizo el informe eran dieciséis.

El señor **NADAL I MALE**: En todo caso, cuando solicito la comparecencia no estoy hablando simplemente de un problema de edición; estoy preguntando exactamente cuál es el coste, y al coste tiene que añadirle el de las personas que se dedican a trabajar en esto. Hay personas que están en nómina, dentro del ente público, especialmente para redactar este boletín.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): La secretaría del ente público tiene un servicio de relaciones exteriores que se ocupa de una serie de funciones, entre otras, de la elaboración de este boletín. El material para este boletín se solicita a las diferentes autoridades portuarias o a algunas entidades extranjeras y exige un determinado esfuerzo que forma parte de la actividad diaria del personal que se dedica a estas funciones. Desde luego, no existe un equipo redactor destinado en plena dedicación a la elaboración del boletín, esto es así, y, por tanto, está inserto dentro del coste global de funcionamiento del Ente Público Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, ¿grupos parlamentarios que deseen fijar posición o someter a preguntas al Presidente?

El señor **MARTINON CEJAS**: Someter.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, someter en el buen sentido de la palabra. Aquí no se somete a nadie.

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

El señor **POSADA MORENO**: Voy a ser muy breve.

En primer lugar, nos gustaría que ese boletín —por lo que sabemos o yo sé por lo menos, no lo recibimos los grupos parlamentarios— lo recibieran en el Congreso los grupos parlamentarios para conocerlo.

En segundo lugar —y lo digo simplemente a título de rumor que me ha llegado de los puertos—, así como los primeros números parece que se difundían y se trataba de que todo el mundo leyera este boletín, me dicen —por eso no lo aseguro— que hay un cierto control en los últimos números para que su conocimiento no salga demasiado de los alrededores de los distintos puertos. Creo que es bueno que se hagan estos boletines y que lo conozca la mayor cantidad de personas posible. Por tanto, sin excederse en el gasto, me parece que cuanto más se difunda la labor que se está haciendo y los criterios que se están aplicando, mejor para todos.

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

El señor **MARTIN MENIS**: Voy a ser muy concreto y rápido.

No intervenga en la pregunta anterior porque quería oír la contestación a ambas antes de la intervención.

Coalición Canaria no tiene ninguna objeción que hacer al boletín ni a la difusión de lo que puedan ser noticias portuarias interesantes. Antes hablábamos de que o sobraban oficinas o faltaban empleados; esperamos que no se cojan empleados para llenar las oficinas.

Lo que nos preocupa es la competitividad de los puertos. Antes el Presidente nos decía que las tarifas, por ejemplo, en los casos insulares, estaban a la mitad del valor de las tarifas globales. Sin embargo, con esa tarifa se autofinancian el puerto y las inversiones, luego algo pasa. No nos interesa el valor relativo de la tarifa. Lo que nos interesa es el valor absoluto y que ese valor sea el más bajo posible, porque ese es un servicio del cual depende el desarrollo de una sociedad. Creemos que no es la más baja posible, no ya en el caso de la insularidad, sobre la que decía que creo que no están justificadas las amortizaciones, sino en el caso global de las tarifas portuarias de todo el territorio del Estado. Se trata de que los puertos sean lo más competitivos posible. Por tanto, el ahorro en costos para que las tarifas, que son una consecuencia de esa necesaria autofinanciación, sean las más bajas posibles, tiene que ser un objetivo prioritario, y como decía en la intervención anterior, por lo menos no lo fue, porque si hace unos años, bajando las tarifas, hemos sido capaces de autofinanciar los puertos sin financiación presupuestaria, me queda la gran duda de si estamos donde debíamos estar, porque en el caso de la iniciativa privada no se hubieran comprado oficinas con cuarenta metros cuadrados por empleado, porque no es la *ratio* media de las oficinas en este país, ni de las privadas ni de las públicas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, de una manera muy breve, sólo para decir que 450.000 pesetas al mes nos parece una cantidad perfectamente asumible por el sistema portuario de un país como España para informar de las actividades que realiza. Como han dicho los otros portavoces, el boletín nos parece útil. El coste, más que mesurado, parece modesto. Cumple la función de información para la que ha sido diseñado y la existencia de este tipo de boletines no parece una práctica extraña a la Administración española. Estoy seguro de que cualquier municipio de tipo medio, incluso pequeño, por no hablar de los de cierta entidad, emplean bastante más de esa cantidad en hacer una función perfectamente legítima, que es la de informar de sus actividades.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Presidente, ¿tiene algo que añadir?

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): El tema de Canarias tiene poco que ver con el del boletín, pero, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, voy a insistir en las tarifas del puerto canario.

Primero, las inversiones en los puertos canarios han sido objeto tradicionalmente de subvención por parte del Estado o de la Dirección General de Puertos, en los mecanismos anteriores de distribución de recursos. Las tarifas de un puerto pueden ser perfectamente cero si las inversiones y los gastos corrientes se asumen por parte del presupuesto del Estado. Las autoridades portuarias deben ser autosuficientes, económica y financieramente, en relación con su propio funcionamiento. Esto es lo que intentamos hacer con los puertos canarios y con todos los puertos del conjunto del sistema portuario, introduciendo la mayor racionalidad en la gestión. Yo estoy convencido, por si caben dudas, de que la existencia de Puertos del Estado como ente «holding» controlador y coordinador del sistema facilita y favorece el control de esos gastos y de esos costes y refuerza la eficiencia del conjunto del sistema portuario. Las tarifas de todos los puertos serán las necesarias para mantener el nivel de autosuficiencia financiera, pero ni una peseta más allá de lo que sea necesario para ello, porque no hay fugas en el sistema, no se distribuyen beneficios. Por tanto, el dinero que se aplique se aplicará en relación con la rebaja consiguiente de las tarifas o en inversiones portuarias.

En cuanto al tema, que se ha vuelto a repetir, del exceso de la dotación de la oficina por metro cuadrado, quiero comentar, primero, que la «ratio» que hay que considerar es 5.000 metros cuadrados brutos internos, porque los seis mil y pico son partes proporcionales de zonas comunes, del hall de entrada, etcétera. De modo que estamos hablando de 5.000 metros cuadrados para una cifra de 160 trabajadores. Esto, como era una zona comprada y no alquilada, se compró con un margen razonable de desarrollo. Ahí está instalada en estos momentos una pequeña empresa que es participada mayoritariamente por Puertos del Estado, ITP; es una empresa de informática y telemática portuaria. Vamos a instalar el centro de compensación con

una sociedad instalada con Telefónica para integrar servicios de comunicaciones de las diferentes autoridades portuarias en un sistema de comunicaciones del conjunto del sistema portuario. En resumidas cuentas, hay ciertas posibilidades y márgenes de utilización de espacios que han quedado incluso físicamente segregados, que no se han incorporado a la dotación individual de cada trabajador, para destinarlos a otros servicios complementarios de la propia autoridad portuaria.

En cualquier caso, como ya he ofrecido anteriormente, acepto la invitación del señor Posada e incorporo automáticamente a la lista de distribución del Boletín a los grupos parlamentarios de esta Cámara y lo recibirán puntualmente todos ustedes. Por otra parte, acojo la propuesta del señor Nadal para invitarles a todos ustedes a visitar la oficina, si tienen interés en hacerlo, para comprobar las condiciones en las que está operando Puertos del Estado e incluso su dedicación. En el caso de que vayan ustedes por la tarde, posiblemente comprobarán cómo se cumplen los horarios y se trabaja en jornada partida de mañana y tarde.

— **DE LOS PROBLEMAS EXISTENTES EN LA CONCESION DE LA EXPLOTACION DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE «EL ÑUFADERO» EN EL PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000371.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto 3 del orden del día: Comparecencia del Presidente del ente público Puertos del Estado ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente para que explique los problemas existentes en la concesión de la explotación de la terminal de contenedores de «El Bufadero» en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, a petición del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Presidente del ente público.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): El muelle polivalente de «El Bufadero» es un muelle de una superficie de unos 130.000 metros cuadrados y una longitud de atraque de 421 metros con calado de 14 metros. Este nuevo muelle tiene como destino la manipulación de contenedores y de graneles sólidos. La capacidad total de este muelle, en cuanto a contenedores, se estima en unos 130.000 TEU al año, con lo cual la capacidad total de movimiento de contenedores del puerto de Tenerife se sitúa en unos 330.000 TEU año entre el terminal de «El Bufadero», el terminal del dique del este y la dársena de Los Llanos. Además de eso, hay una base de recepción de graneles sólidos de unos 50.000 metros cuadrados que se destinan fundamentalmente a la recepción de «clinker» para la fabricación de cemento.

La explotación del terminal de contenedores de «El Bufadero» salió a concurso público y se presentaron fundamentalmente dos empresas, Socaesa y Herrera Estibadora, S. A. La competencia para otorgar la concesión corres-

ponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. La concesión del terminal de contenedores de «El Bufadero» recayó a favor de Socaesa, de acuerdo con el criterio del Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que, en votación secreta, arrojó el siguiente resultado: siete votos a favor de Socaesa, dos a favor de Herrera Estibadora, tres abstenciones y un voto nulo. Los criterios que se establecieron en las bases del concurso para el otorgamiento de la explotación fueron los siguientes: Mayor calidad de las instalaciones propuestas, mejor oferta de captación de tráfico, menor coste de las operaciones, mejor oferta económica y dotación de recursos propios. Analizando estos apartados, se puede afirmar lo siguiente: En cuanto al primer ítem, mayor calidad de las instalaciones propuestas, la oferta de Socaesa incluye una partida de 182 millones de pesetas que supera en 75 millones la ofertada por Herrera Estibadora, que era de 107 millones de pesetas, en cuanto a dotación.

En captación de tráfico, Herrera Estibadora habla de los tráficos de Mac Lines y de Naviera Pinillos, y la oferta de Socaesa incluye los tráficos de Navición, de Zim Israel Navigation, Opor Canarias y Compañía Insular Bell. De ellas sólo puede considerarse tráfico nuevo el de la compañía Zim Israel, que aporta un escrito de intenciones para establecer en el puerto un tráfico de 10.000 unidades. El resto se trata de tráficos de cabotaje que están ya operando en el puerto y, por tanto, no se valoran como tráficos adicionales.

En cuanto al coste de las operaciones, Socaesa oferta unos precios unitarios en la descarga de 15.900 pesetas y en el transbordo de 18.980; Estibadora Herrera oferta 14.559 en la descarga y 21.990 en el transbordo. Estibadora Herrera es algo más barata en la descarga y bastante más cara en el transbordo. La mejor calidad de la oferta depende de la combinación de tráficos de descarga y de tráficos de transbordo; pero, en principio, se considera que era más favorable también la oferta de Socaesa.

En la oferta económica, Socaesa oferta pagar a la autoridad portuaria 125 pesetas/año, que entendemos que hay que traducir, porque ha debido haber una errata, por 125 pesetas por unidad de contenedor y año; no nos hemos acogido a esa errata para descalificarla. Socaesa oferta 130 pesetas por unidad de TEU para tráficos entre cero y 46.000 TEU; 150 pesetas por unidad de TEU para tráficos entre 46.000 y 76.000, y 170 para tráficos por encima de 76.000 TEU. En cualquier caso, superando la oferta de Socaesa.

Como recursos propios, Herrera Estibadora es una sociedad que dispone de 427 millones de recursos propios y Socaesa ofrece un capital social de 700 millones, que es el doble aproximadamente de lo ofertado por Herrera Estibadora.

En la tramitación de la concesión, resulta acreditada en el expediente la notificación a Herrera Estibadora de la resolución del acuerdo de adjudicación del concurso para la explotación del terminal de «El Bufadero», con expresión de los mecanismos de recurso que se consideran pertinentes.

Se presentó por parte de Herrera Estibadora una reclamación hecha por don Carlos Rodríguez Hernández contra la resolución del concurso de adjudicación en representación de Herrera Estibadora y se comprobó que este señor no tenía los poderes adecuados de representación por parte de Herrera Estibadora, en contra de lo que se afirmaba en el escrito de que tenía un poder otorgado por el Consejo de Administración de Herrera Estibadora. Es claro que esto no es así, porque, de acuerdo con el Registro Mercantil, no existe Consejo de Administración porque Herrera Estibadora está regida por un administrador único y, por tanto, no existe posible apoderamiento del Consejo de Administración. En esas condiciones, no se aceptó el recurso del señor Rodríguez por considerarse que era nulo de pleno derecho por estar basado en un acto manifiestamente ilegal, como es atribuirse una representación en virtud del acuerdo adoptado por un órgano inexistente.

Este es el resumen de todo lo que puedo decir en relación con este tema. Socaesa ha sido, por tanto, adjudicataria de este concurso y está procediendo a dotarlo del equipamiento necesario para su puesta en marcha y su explotación posterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Soriano, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: En primer lugar, quiero mostrar mi sorpresa y mi protesta ante quien corresponda porque ésta es una comparecencia solicitada con fecha 19 de noviembre de 1993; fue registrada su entrada el 26 de noviembre de 1993; entró en Comisión el 2 de diciembre de 1993 y cuando casi ha transcurrido año y medio estamos tratándola. Me parece que si alguna virtualidad tienen estas comparecencias en el Congreso de los Diputados es su inmediatez, porque si no, pierden actualidad y vigencia. Observo que esta comparecencia tiene el número 371 y todas las demás tienen 1.344, etcétera. Insisto, pues, en manifestar mi protesta ante quien proceda por el retraso en despacharse esta comparecencia.

En segundo lugar, como bien es cierto y ha explicado el señor Director General, la adjudicación de la concesión se llevó a cabo el 16 de junio de 1993. Existen problemas de tipo jurídico en función de la concesión que, como están planteados en los tribunales, en la jurisdicción contencioso-administrativa de Santa Cruz de Tenerife y en el Tribunal de Defensa de la Competencia, creo que no es misión de la Cámara entrar en quién tiene la razón; los tribunales lo dirán y allá la responsabilidad de la Dirección General y del Ministerio de Obras Públicas, en definitiva, a la hora de sus resoluciones pertinentes.

Lo que sí es cierto, y es lo que no ha dicho el Director General, es que, según el pliego de condiciones, las obras e instalaciones adjudicadas a Socaesa debieron estar terminadas a los doce meses contados desde la adjudicación. Como la adjudicación tuvo lugar el 16 de junio de 1993, quíerese decir que estas obras deberían haber estado finalizadas el 16 de junio de 1994. Estamos en el mes de abril de 1995, yo he estado ayer personalmente viendo las obras, y hay un retraso total y absoluto porque, entre otras

cosas —y me extraña que el Director General no lo haya mencionado—, se está produciendo un manifiesto hundimiento del muelle; hay unos 8 ó 10 centímetros que se aprecian a simple vista, y Socaesa está realizando por su cuenta en la parte de atrás de la concesión unas pruebas con unos martillos muy pesados y se producen unos hundimientos de un metro de profundidad.

Estas son cuestiones importantes que están provocando un manifiesto perjuicio para la Administración, puesto que supongo que no se estará pagando el precio de la concesión en este tiempo al haber problemas con Socaesa en cuanto a hacerse cargo de las dificultades que tiene la concesión.

Por otro lado, ha hablado el Director General de dos muelles, uno de base de contenedores y otro de graneles sólidos, pero la realidad es que —por la información que yo tengo, y según estuve ayer viendo las instalaciones— no va a haber tal base de graneles, sino que va a quedar todo de base de contenedores y la ampliación de los terrenos previstos para contenedores hacia la zona prevista para base de graneles.

En definitiva, una serie de problemas que están planteados en estos momentos. Y me extraña que el Director General no haya hecho la más mínima referencia a ello, puesto que el planteamiento jurídico de la concesión tendrán que resolverlo los Tribunales por estar planteado en estas instancias.

Yo quisiera saber exactamente cuál es la situación actual; por qué razón no se ha cumplido el pliego de condiciones, ya que las obras e instalaciones deberían estar terminadas el 16 de junio de 1994, y no lo están; qué problemas existen; qué se va a derivar del manifiesto hundimiento, yo no diría hundimiento, creo que es una palabra excesivamente fuerte, lo que sí hay es que la compactación está cediendo y, en consecuencia, es muy difícil realizar obras encima, puesto que se corre el riesgo de que aquello ceda más y la inversión realizada tenga un alto coste. Esto se ha visto ya incluso con los raíles de la grúa, que ha habido necesidad de ponerlos nuevos porque, o hubo fallo al ponerlos, o como consecuencia de la cesión del terreno se ha producido este perjuicio.

A mí me gustaría que el señor Director General nos respondiera a estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de que responda el señor Presidente del ente público Puertos del Estado —y quiero advertir que ha habido varios ponentes que se han dirigido a él como Director General. Eso significa que le ven como un Presidente ejecutivo, que es el cargo que realmente todos constatamos cuando hablamos de director general, lo cual va a su favor; Presidente y, en definitiva, ejecutivo—, quisiera no eludir las palabras de protesta del compañero señor Soriano con respecto a la comparecencia. Tiene toda la razón del mundo, lleva el número 371 y es de diciembre de 1993. Como ha dicho que a quien corresponda, y yo me siento aludido como Presidente de esta Comisión, transmitiré a la Mesa y portavoces su suave protesta y tendrá la respuesta apropiada a los motivos que han ocasionado la demora de esta comparecencia que usted había solicitado en nombre del Grupo Popular. Lógicamente

merece una reflexión por parte de nosotros a la hora de organizar los órdenes del día, sin detrimento de que en estos momentos usted está pudiendo, con un año y pico de retraso, exponer su inquietud y manifestársela al Presidente del ente público Puertos del Estado.

Tiene la palabra el Presidente para contestar a las preguntas.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Efectivamente es cierto que en la explicación mía me he limitado a hablar de los problemas, porque se entendía que iba por ahí la pregunta, que se derivaban de las circunstancias jurídicas que rodeaban el problema del otorgamiento de la concesión de «El Bufadero». Sí parece que se ha producido algún problema técnico en los rellenos del muelle de «El Bufadero» a causa de la compactación de los terrenos que los responsables técnicos de la autoridad portuaria estarán analizando y buscarán la solución adecuada para garantizar que no se planteen problemas durante el funcionamiento del propio terminal.

Es lamentable que estos problemas se produzcan, pero hay que aceptarlos como una posibilidad. Es un problema técnico. La geología submarina, por el hecho de ser submarina, tiene mayores incertidumbres que la geología terrestre. El hecho de existir unas bolsas de fango o unas circunstancias de difícil consolidación de un terreno puede producir este tipo de inconvenientes. En cualquier caso, se tomarán las medidas oportunas para consolidar el terreno adecuadamente para que pueda funcionar.

Desde el punto de vista del equipamiento por parte del concesionario del terminal, me consta que la autoridad portuaria ha reclamado en diversas oportunidades el cumplimiento de los compromisos recogidos en la concesión al concesionario. Es posible también que en parte se esté amparando en estas circunstancias técnicas del propio terminal para dar una cobertura jurídica a una situación de un cierto retraso en el desarrollo de las inversiones. Tengo la sensación de que las inversiones están en marcha, las grúas han sido adquiridas y están en fase de montaje y estos problemas se resolverán con la celeridad necesaria, tanto los técnicos, que puedan ser responsabilidad de la autoridad portuaria, como los compromisos económicos de equipamiento que se hayan asumido por parte del concesionario.

En cuanto a la sustitución del uso de la parte de graneles por parte de contenedores, ha habido una negociación con la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife para resolver las discrepancias que se habían suscitado entre los dos solicitantes del concurso y lograr atender las necesidades de ambos. Ha habido un acuerdo explícito de todas las partes a base de utilizar los espacios que previamente se iban a destinar a graneles sólidos en ese terminal como espacios destinados al uso de contenedores. Es decir, reorganizar los tráficlos de contenedores de forma que se atiendan las demandas, tanto de Herrera Estibadora como de So-caesa, que es quien ha sido el concesionario del terminal y mantiene la titularidad de esa concesión.

El reajuste que se ha producido ha sido para atender las necesidades que se demandaban por parte de Herrera Estibadora, que, además, es el dueño de Pinillos, un importante

usuario del puerto, y que tiene un tráfico propio que hay que garantizar también. En ese contexto es en el que se ha previsto una modificación del uso de graneles de este terminal para ampliar la superficie destinada a contenedores.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Soriano, muy brevemente.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Señor Presidente del ente público y perdón porque en mi época era Dirección General de Puertos y Costas. Ahora hay dos direcciones generales, entes públicos, etcétera. La Administración se va expansionando cada vez más, por lo que es explicable mi pequeño error. En cualquier caso, hay un hecho cierto: el terreno está cediendo. No se han puesto en funcionamiento las obras e instalaciones el 16 de junio de 1994, que fue cuando venció el plazo. El concesionario no puede hacer inversiones porque si le cede el terreno la inversión se le va a multiplicar por veinte. Yo he sido testigo de cómo está haciendo por su cuenta una serie de pruebas para ver si se puede edificar o no. Yo creo que no se puede edificar porque la cesión es clara y manifiesta. Y aquí hay unos perjuicios, empezando por el propio ente que supongo que no estará percibiendo el canon de la concesión, puesto que el concesionario mal va a pagar un canon cuando no puede utilizar aquellos terrenos, porque, como digo, están cediendo.

Aquí hay unos perjuicios, aquí hay unas responsabilidades, aquí hay alguien que lo ha hecho mal. En consecuencia, alguien tendrá que responder y correr con los daños.

Lo más probable es que los perjuicios repercutan en el ente público como consecuencia de la inutilización de aquel muelle que fue inaugurado a bombo y platillo y que lleva ya casi un año sin poder ser utilizado. Al final vamos a ser los contribuyentes los que tengamos que hacer frente a la pérdida que eso ocasione, como consecuencia de no poner en funcionamiento el muelle. Porque el canon no se está percibiendo por el ente, de eso no cabe duda. Por otro lado, el propio concesionario se está viendo dificultado para hacer las inversiones porque hay que hacer una inversión previa, a lo mejor de mucha entidad, para que aquello pueda soportar el peso que se ponga encima.

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

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): El hecho de que se produzca un problema es lamentable, pero tampoco hay que dramatizarlo. Es algo que ocurre en el ámbito del desarrollo de las obras. Si se produce un problema de esas características, hay que corregirlo. Si aparece un baldón de arcilla en una autopista y se producen unos hundimientos o baches, hay que corregirlos y adaptarlos. Este es el trasfondo de la cuestión.

Qué duda cabe que el hecho de que surja un problema técnico en una obra ocasiona un perjuicio, un perjuicio que habrá que asumir en la medida en que no se produzcan actuaciones dolosas por parte de ninguna de las personas que

hayan intervenido y que estemos moviéndonos dentro de los riesgos técnicos razonables que son asumibles por parte de la Administración. Habrá que conseguir que la obra recupere sus condiciones óptimas de estabilidad. Al concesionario no hay que trasladarle más obligaciones que las que se deduzcan razonablemente de su propio contrato.

Es cierto que, si hay algún retraso debido a esas obras, habrá que resolverlo y tomar las medidas necesarias de consolidación que garanticen que se puede actuar sobre ese terminal sin problemas. Pero no creo que el tema vaya más lejos de lo que es un incidente normal en una de las obras que se están haciendo en toda la geografía española. La mayor parte no tienen problemas, pero algunas sí lo tienen por el propio desarrollo técnico de los trabajos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen formular preguntas al compareciente?

En nombre del Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Martín Menis. Le ruego brevedad.

El señor **MARTIN MENIS**: Sigo insistiendo en lo mismo en que he venido insistiendo esta mañana: seguimos sin criterios de competitividad. Si se entiende la calidad total como mejor calidad de servicio al menor precio, no estamos dándola. Si los puertos se tienen que autofinanciar y hay inversiones de miles de millones de pesetas paradas, alguien está dejando de percibir unos ingresos o unos costos financieros que no habría que tener. La concesión tendría que haberse hecho año y medio antes de haber terminado el puerto. Cualquier empresa empieza los trámites de concesión de aquella infraestructura que va a terminar con el tiempo suficiente para que se termine la infraestructura y se empiece a utilizar.

Me sigue preocupando que no haya criterios de competitividad, porque eso, al final, lo pagan las tarifas. Y mayores tarifas suponen incremento de precios en los servicios que después se prestan al usuario.

Es un elemento fundamental y el ente de Puertos tiene que llevar al criterio de todos aquellos que trabajan para el puerto que o pierden aquella condición de funcionario y de infraestructura pública que se repercute en el régimen de monopolio de las tarifas al usuario o no podremos entrar en sistemas más competitivos. Ese puerto se inauguró —y no estoy nada más que describiendo un acto, no valorándolo— en otro acto preelectoral, antes de las elecciones generales, y todavía está vacío. Antes me refería al de la playa; espero que esté pronto hecha.

En segundo lugar —y ya en tono jocoso—, la responsabilidad es un problema técnico. Indudablemente puede surgir. Una vez a mí, en otra responsabilidad pública, se me retrasó 20 días el crecimiento del césped en un estadio, casi tenía que ir a calentarlo yo soplando por las noches, y me pidieron la dimisión sus compañeros del Partido Socialista. Indudablemente hay que asumir las responsabilidades.

No creo que tengan más problemas si es una vez; sería más problema si se equivocan muchas veces.

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

El señor **MARTINON CEJAS**: Yo también recuerdo la inauguración de la terminal de El Bufadero. Algunas autoridades locales no se quedaron con los que estábamos allí celebrando la inauguración, sino un poco retirados en unos coches. Lo digo en el mismo tono jocoso en que otros intervinientes han participado.

Quiero hacer algunas precisiones porque me parece que las fechas que se han estado manejando no son precisas. Por lo que se refiere al concesionario —si me lo permiten— se abre un concurso —si no recuerdo mal la convocatoria fue anterior a la finalización de las obras—, se presentan dos candidatos, y el consejo de administración de la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que es el órgano competente, resuelve por mayoría y con voto secreto a favor de la empresa Socaesa, que está obligada a la ejecución de las obras en el plazo de un año, no a partir del momento de la adjudicación sino a partir del momento de la aprobación técnica del proyecto que se produce el 4 de marzo de 1994. Por tanto, el plazo de doce meses, al que se refiere la fase del concurso, finalizaba el 5 de marzo de 1995. ¿Qué razones alega el concesionario para no haber ejecutado las obras? Que es necesario un permiso municipal para la realización de las obras, que no ha sido posible porque el plan especial ha sido aprobado por el ayuntamiento hace tan sólo un mes. Esto ha hecho que el concesionario no haya podido cumplir con los plazos que el pliego de condiciones establecía. Desde luego, creemos que el procedimiento que se ha seguido es razonable, es el ordinario, las cosas están yendo a un ritmo prudente y lógico, aunque debo también compartir lo expresado por algunos otros intervinientes en el sentido de que debemos procurar que el muelle de El Bufadero entre en funcionamiento cuanto antes. De hecho ya se ha utilizado, pero es verdad también que no con un funcionamiento ordinario, que era el inicialmente previsto.

En cuanto al tema de la compactación, al que se ha hecho referencia, yo tampoco le doy mucha importancia. Es decir, allí irán unos edificios, y el que sea necesario algún tipo de obra de compactación para garantizar una cimentación adecuada de los mismos (en cualquier caso, esas futuras obras que es necesario hacer están sobre tierra firme, no sobre el mar) creemos que no tiene ningún problema insoluble técnicamente. Hay técnicas de construcción suficientemente avanzadas como para poder resolver ese pequeño problema.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Presidente del ente público Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Simplemente quiero completar algún dato de los aportados por el señor Martín. El proceso de adjudicación fue más largo de lo normal. Lamento que el señor Martín Menis no esté presente al hacer este comentario, pero cuando se aludía a que hay que prever el otorgamiento de la concesión antes de que se termine la obra, así se hizo en realidad, lo que pasa es que hubo un desacuerdo importante en el proceso de adjudicación, el proceso fue recurrido jurídicamente

por Herrera Estibadora, y se produjo un trámite azaroso que terminó en esta adjudicación a la que aludimos por el consejo de administración, que retrasó todo el proceso de manera poco normal, fuera de los plazos que habitualmente se aplican para estas cuestiones. A continuación, efectivamente, existe el problema de la licencia municipal. En ese terreno, todas las actuaciones de particulares en el ámbito de los puertos están sujetas a licencia municipal y, por tanto, es un tema fundamental en la medida en que el ayuntamiento condicione esa licencia a la aprobación del plan especial. Se acaba de aprobar, efectivamente, hace dos o tres semanas el plan especial del Puerto de Santa Cruz de Tenerife por el pleno municipal. De forma que, al margen de los problemas técnicos que creo que hay que resolver, yo no preveo grandes problemas en el desarrollo de la concesión. Creo, además, que las discrepancias jurídicas que se habían planteado han quedado solventadas en base a una negociación eficaz. Por tanto, al margen de la preocupación por el retraso —que comparto— y por el coste adicional que se derive para un proceso que no va como debe ir desde el primer momento, no creo que sea un tema que deba generar una preocupación que trascienda de los responsables directos de estos temas, que están situados en la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. **(El señor Soriano Benítez de Lugo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Soriano, como usted va a tener la palabra a continuación en el punto 4 del orden del día, que vamos a abordar inmediatamente, cualquier matización al punto número 3 creo que luego puede ser procedente y, en consecuencia, si el Presidente lo considera oportuno le contestará, junto con la respuesta que tenga que darle ante la solicitud de comparecencia número 4, a cualquier apostilla sobre la del número 3.

— **DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SANTA CRUZ DE LA PALMA (CANARIAS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001191.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente del ente público Puertos del Estado para satisfacer la demanda de comparecencia del punto 4 del orden del día, referente a la explicación del plan especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma (Canarias), cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): El plan especial del Puerto de Santa Cruz de La Palma fue redactado en junio de 1994. Se aprobó inicial y provisionalmente y se sacó a información pública, en la que se produjeron unos escritos de alegaciones por una serie de personas físicas y jurídicas, entre otros, el Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma y el Cabildo Insular de La Palma. Se han estado analizando cuidadosamente todas estas alegaciones, se han incorporado gran parte de estas sugerencias como modifi-

caciones al plan, y se ha estado negociando con el ayuntamiento y con el cabildo para intentar llegar a fórmulas de consenso que permitan su aprobación definitiva, que corresponde al propio ayuntamiento. El plan o se ha enviado ya o está a punto de enviarse al ayuntamiento incorporando todas estas modificaciones, incluso el contenido de los acuerdos a los que se ha ido llegando con el propio ayuntamiento y con el cabildo, para que se proceda por el ayuntamiento a la aprobación definitiva del plan especial. Esta es la situación en que está en estos momentos y que teóricamente debería solventar los problemas planteados, porque aparentemente han existido acuerdos informales entre la autoridad portuaria y el ayuntamiento para desarrollar e incorporar determinadas modificaciones a ese plan especial que permitan su aprobación definitiva. En resumidas cuentas, el espíritu de la ley lo que contempla es que en la medida en que se elabora por la autoridad portuaria, y tiene que ser aprobado por el ayuntamiento, tiene que haber el consenso necesario que permita que las relaciones entre el puerto y la ciudad se desarrollen armónicamente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Estoy completamente de acuerdo en que lo importante es que haya unas relaciones armónicas entre la autoridad portuaria, los ayuntamientos (porque se encuentran afectados dos municipios en el puerto, Santa Cruz de La Palma y Breña Alta) y el Cabildo Insular. Me da la impresión de que precisamente lo que no ha existido —o por lo menos ése es el ambiente generalizado en la isla de La Palma y en concreto en Santa Cruz de La Palma— es un pleno entendimiento entre la autoridad portuaria y las autoridades locales. Esto ocurrió, por ejemplo, con la desaparición de la playa de El Roque en Santa Cruz de La Palma —tema ampliamente debatido— y quizás por no haber habido un entendimiento con la ciudadanía de Santa Cruz de La Palma se ha perdido una playa. No todo el mundo está de acuerdo, por supuesto. Lo más probable es que no haya habido otras soluciones alternativas —no soy un técnico en la cuestión y supongo que se habrá hecho así con cierta documentación o argumentación porque otras alternativas hubieran sido más costosas—, pero hay que reconocer ya, de entrada, que cargarse una playa en un sitio donde hay muy poca playa de por sí es un tema a meditar.

En cuanto al plan especial, como muy bien sabe el señor Presidente, ha habido duras alegaciones en el período de información pública por parte del Colegio de Arquitectos de La Palma y el Centro de Iniciativas de Turismo al plan del puerto de La Palma. Ambos organismos coinciden en decir que el documento vulnera la legislación estatal y autonómica al no contar con un estudio de impacto ambiental, que choca frontalmente con el Plan general de ordenación urbana de la capital insular e ignora los problemas que concurren en esa zona del tejido urbano. Las críticas del Colegio de Arquitectos y del CIT se centran fun-

damentalmente en la excesiva volumetría y altura de los edificios previstos en el plan especial del puerto, en el apilamiento de contenedores en determinadas zonas al frente de la bahía de Santa Cruz de La Palma y en las conexiones entre la vía general y los accesos de tráfico. En definitiva, el documento, según estas organizaciones, no resuelve de un modo claro la relación urbanística entre la ciudad y el puerto. Es decir, el puerto de Santa Cruz de La Palma está incardinado con la ciudad, que ha quedado con el puerto sin vistas al mar, y cada vez son más los terrenos previstos para edificaciones en altura. Se prevén en el plan alturas de cinco y siete plantas con un nudo de comunicaciones que según los técnicos —y así está dicho en esas alegaciones— complican mucho el asunto, y con unos contenedores a la vista de todos los paseantes en la ciudad. Comprendo que es difícil buscar una armonía entre el proyecto necesario para la capital y cuidar el entorno y medio ambiente. Creo que cada día es más exigible —y más en un sistema democrático— el agotar todos los procedimientos para llegar a un entendimiento entre las autoridades portuarias y las autoridades con competencia en el plano urbanístico y, en definitiva, con los ciudadanos, que son los que van a disfrutar de los beneficios del puerto.

Por consiguiente, espero y deseo que, tal como ha dicho el señor Presidente, las alegaciones formuladas por el CIT y el Colegio de Arquitectos, de las que tengo conocimiento —no sé si habrá alguna más—, si se van a tener en cuenta, se dará un avance importante. En este sentido sugiero al señor Presidente que se propicie cada vez más el diálogo con las corporaciones insulares, porque tengo documentos de prensa donde incluso el Delegado del Gobierno cuestiona (se dice en un titular del 16 de noviembre de 1994) el plan especial del puerto palmero y el Cabildo, cuyo presidente es del Partido Socialista, también reclama competencias para el plan especial del puerto y no está muy de acuerdo con las soluciones dadas. En consecuencia, confío y espero que el ente público pueda admitir todas estas observaciones y se pueda realizar una obra a satisfacción de los usuarios.

Aprovechando la benevolencia del señor Presidente de la Comisión, quiero decir, muy brevemente, en relación con el tema de El Bufadero, que ayer he estado viéndolo acompañado de técnicos y no son bagatelas los problemas que hay. El concesionario no puede hacer las edificaciones si no está garantizado el sustento del terreno, y hoy por hoy no lo está; hay que realizar cuantiosas inversiones para garantizar el sustento del terreno. Y profetizo tanto al Presidente del ente como al Grupo Socialista que ello va a llevar años, porque he visto ayer las grúas allí trabajando por cuenta del concesionario y me he dado cuenta de que puede llevar mucho tiempo porque hay dificultades técnicas en su definitiva utilización.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Presidente para contestar a las preguntas y matizaciones que crea oportunas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Alegaciones al plan especial en Santa Cruz de La Palma se ha pre-

sentado por don Alberto Herrera, Cementos de las Islas, José Francisco Pérez Bravo en representación del Centro de Iniciativas y Turismo de La Palma, el Ayuntamiento de La Palma, el Cabildo, el Colegio Oficial de Arquitectos, el Real Club Náutico de Santa Cruz de La Palma, la junta de compensación de la Unidad de actuaciones en el suelo urbano, las Norias, la Caldereta de Santa Cruz de La Palma y Eduardo Castro Fernández en representación de la junta de compensación del plan parcial Balcón de Palma. Esta es la lista de todas las alegaciones presentadas. No he dicho ni voy a decir que se van a aceptar automáticamente las alegaciones de todas las personas que participen en ese tema. Lo que sí es cierto es que la ley establece un marco adecuado que propicia la negociación entre las administraciones responsables, que es la autoridad portuaria en sus competencias de gestión del puerto y los ayuntamientos en desarrollo de sus competencias urbanísticas. Este plan especial tiene que ser aprobado necesariamente por el ayuntamiento, por lo que el mecanismo de acuerdo es obligado.

Las alegaciones presentadas por el Colegio Oficial de Arquitectos son evidentemente dignas de ser tenidas en cuenta, pero el Colegio de Arquitectos no es el órgano competente urbanísticamente. En resumidas cuentas es una opinión más de las que hay que tener en cuenta, como la del Centro de Iniciativas de Turismo o como cualquier otra, y las alegaciones serán atendibles en todo o en parte en la medida en que se consideren razonables tanto por la autoridad portuaria como por el ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma.

En el fondo creo que nos estamos preocupando por un trámite ordinario y por una discrepancia que es normal en el proceso de negociación entre dos instituciones en un tema tan delicado como las relaciones puerto-ciudad. Esta situación se plantea en la mayor parte de los escenarios portuarios y municipales, en algunos casos más complicados como el puerto de Bilbao, donde hay once ayuntamientos, y en la Bahía de Cádiz, donde hay cinco ayuntamientos con los que tenemos que negociar y resolver discrepancias.

Curiosamente, en el caso de Santa Cruz de La Palma gran parte de las críticas se centraban en el desarrollo de unas edificaciones en altura, como usted ha apuntado correctamente, pero resulta que éstas se introdujeron en la propuesta del plan especial precisamente a indicación del ayuntamiento, en un momento determinado, o al menos de los técnicos municipales. Aunque aparente y formalmente en la prensa hayan podido aflorar discrepancias muy profundas, la sensación que tengo es que las negociaciones que se han planteado están fructificando en un acuerdo que debe propiciar la aprobación definitiva del plan especial en condiciones aceptables por lo menos para las instituciones fundamentales responsables de estas cuestiones. Evidentemente, los intereses particulares que resulten afectados habrá que valorar en qué medida son atendibles o no en función del interés general. En resumidas cuentas, creo que debemos felicitarnos de que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en materia urbanística propicie estos mecanismos que obligan a fórmulas de compromiso que hagan que se contemplen las necesidades de la ciudad, por un lado, y las necesidades del puerto, por otro.

Desde luego, no tiene nada que ver el escenario en el que estamos con el problema planteado en relación con la playa, entre comillas, porque se trataba de un espacio costero en forma de playa, pero en unas condiciones realmente deplorables tanto desde el punto de vista higiénico como de sus propias características. Además, todas las instituciones estaban de acuerdo en que fuera ocupada por el espacio portuario y solamente había una asociación, por cierto, no muy numerosa, de teóricos afectados por la ocupación de la playa que manifestaban periódica y violentamente su indignación porque la playa se ocupara por un espacio portuario. Si bien es cierto que en Santa Cruz de La Palma hay pocas playas, desde luego hay menos puertos. El Ministerio de Obras Públicas ha desarrollado unos metros más allá, porque no llega siquiera a un kilómetro, una playa de proporciones incomparables con la desaparecida y que, desde luego, debe ser suficiente como para satisfacer las necesidades recreativas de los ciudadanos de Santa Cruz de La Palma y con enormes ventajas respecto a la playa, que yo calificaría de infecta, que fue ocupada por un muelle en el puerto de Santa Cruz de La Palma.

En resumidas cuentas, tenemos un marco institucional adecuado para propiciar un acuerdo entre la autoridad urbanística y la autoridad portuaria. Dejemos que el proceso evolucione. Por las informaciones que tengo el acuerdo no está muy lejos de producirse. En cualquier caso, está la garantía de que nada se va a hacer en contra de los intereses municipales urbanísticos, porque es al ayuntamiento al que corresponde la aprobación definitiva de este plan especial.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Presidente. ¿Grupos parlamentario que deseen fijar su posición o plantear sus preguntas al Presidente? En nombre del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Martínón.

El señor **MARTINON CEJAS**: Señorías, poco tengo que añadir a las minuciosas y precisas explicaciones que ha dado el señor Presidente. Simplemente haré dos breves comentarios.

Creo que en ningún caso ha existido el peligro de que Santa Cruz de La Palma se convierta en una ciudad sin vistas al mar. El que conozca aquello sabe que eso no es así; nunca ha existido ese peligro.

Y como comentario de carácter más general, creo que en este tipo de situaciones de discrepancia entre las autoridades portuarias y las autoridades locales hay dos formas de enfocar la relación. Aquellos que creen que están enfrentados los intereses portuarios y los intereses generales de la sociedad y aquellos que, por el contrario, estiman que los intereses son idénticos. El puerto tiene sentido y se justifica precisamente porque sirve a la sociedad. El caso de Santa Cruz de La Palma como el de Santa Cruz de Tenerife y como el de tantas y tantas ciudades es que precisamente nacen al amparo o al calor de la existencia de un puerto. Por tanto, la propia existencia de la ciudad está íntimamente vinculada al puerto. En cualquier caso, nunca es el puerto de una ciudad, sino de un territorio muchísimo más amplio, en este caso es el puerto de toda una isla.

Creo que esto hay que enfocarlo, por tanto, desde el interés que es común a la sociedad principalmente. A la sociedad le interesa que haya un buen puerto y a la autoridad portuaria simplemente le corresponde la gestión de ese interés general. Estamos seguros de que en eso coinciden también las autoridades no portuarias, las autoridades del territorio al que el puerto va a servir. Por tanto, el interés es común, es idéntico, es el mismo, y a lo sumo lo que hay son visiones diferentes de cómo hay que intentar compatibilizar el interés portuario, que es general, normalmente mucho más amplio que el interés local del municipio directamente afectado, con el interés, habitualmente menor, que puedan tener los municipios más directamente afectados.

Resumiendo, creo que con esa actitud de colaboración, conscientes las instituciones afectadas de que el interés es el mismo, es como deben afrontarse las discrepancias que pueda haber que, al final, son naturales, lógicas y que se corresponden con visiones parciales de un asunto y que, por tanto, hay que ser capaces de integrar en una visión superior que debe atender fundamentalmente al interés general de la colectividad a la que el puerto sirve, no la colectividad en la que el puerto está instalado o asentado.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el señor Presidente de Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Muchas gracias a todos ustedes. Seguimos estando a disposición de esta Comisión para cualquier interpelación, cualquier consulta, cualquier aclaración, cualquier dato que consideren oportuno recabar de nosotros, a efectos de que puedan hacer un cumplido seguimiento del funcionamiento de estas instituciones.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Presidente, por su cuatro horas de permanencia en este mismo sillón, en esta misma sala, ininterrumpidamente.

Se levanta la sesión hasta las cuatro y media de la tarde en que se reanudarán los trabajos de esta Comisión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

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

COMPARECENCIAS:

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES (SALGADO MENDEZ) PARA INFORMAR DEL PLAN ESTRATEGICO SOBRE TELECOMUNICACIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000831.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muy buenas tardes, señoras y señores Diputados.

Vamos a iniciar esta sesión de la tarde con la comparecencia de la Secretaria General de Comunicaciones ante esta Comisión para informar sobre el Plan Estratégico sobre Telecomunicaciones. Esta iniciativa la formuló el Grupo Parlamentario Popular y para contestar a la misma tiene la palabra la señora Secretaria General, doña Elena Salgado.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): Buenas tardes. Me comentaba al entrar el representante del Grupo Parlamentario Popular que esta comparecencia se había pedido ya hace algo de tiempo y, en definitiva, ésa es la razón que puede justificar que no haga una introducción muy exhaustiva de lo que pretende este acuerdo estratégico sobre telecomunicaciones, aprobado en Consejo de Ministros de 7 de octubre, por considerarlo suficientemente conocido, suficientemente conocido como todo o casi todo lo que se refiere a las telecomunicaciones puesto que las cuestiones relativas a este sector han pasado de interesar sólo a los profesionales a ser materia informativa de primer orden en los medios de comunicación.

Recientemente, el G-7, que reúne a los siete países industrializados del mundo, a los siete países más poderosos en términos económicos, ha celebrado una reunión sobre lo que se viene denominando la sociedad de la información y ha tomado decisiones importantes relativas al campo de las telecomunicaciones. Tanto las empresas como los gobiernos de los países avanzados están implantando estrategias para hacer frente a los retos que esa nueva sociedad de la información nos va a plantear. Sin embargo, en este proceso acelerado que vivimos, es bueno hacer un poquito de historia para volver a recuperar una cierta perspectiva temporal, que yo creo que se ha perdido.

Sólo hace una década, en 1984, las telecomunicaciones eran consideradas como sector excluido dentro de la propia Comunidad Europea. La Comunidad, hoy Unión Europea, consideraba que sobre el sector de las telecomunicaciones no iba a tener nada que regular. Ese mismo año, el año 1984, un juez norteamericano que se ha hecho ya famoso, el juez Greene, sentaba las bases de la ruptura del monopolio telefónico en Estado Unidos para pasar a las siete Baby Bells, que todavía configuran la realidad de las telecomunicaciones en aquel país.

Han pasado sólo diez años y han sucedido muchas cosas. En España se creó la Secretaría General de Comunicaciones y la Dirección General de Telecomunicaciones y si lo menciono es porque fueron los hitos que marcaron la separación entre la regulación y la operación de los servicios, puesto que hasta esa fecha en nuestro país las tareas de regulación eran desempeñadas por el propio operador de telecomunicaciones, Telefónica de España.

El año 1987 la Comisión Europea daba a conocer el Libro Verde de las Telecomunicaciones, donde manifestaba que por fin había decidido intervenir y además hacerlo de una manera muy rotunda propugnando una liberalización, primero, de equipos y, como veremos después, al final de servicios.

En los últimos años de esa década de los 80, la política de comunicaciones en todo el mundo occidental entraba en un debate en profundidad que iba a cristalizar en la primera parte de los 90 y se configuraban dos mundos distintos: el mundo anglosajón, que consolidaba a partir del primer momento sistemas de competencia restringida entre operadores, caracterizados en Estados Unidos por la existencia de monopolios locales telefónicos y competencia en el mercado de larga distancia, y en el Reino Unido por un sistema de duopolio generalizado, aunque fuertemente asimétrico.

En la Europa continental continuaba perviviendo el modelo tradicional basado en un monopolio estatal de telecomunicaciones, mientras que en las instancias comunitarias se producía un intenso debate sobre la liberalización de servicios, equipos y terminales.

A partir del año 1990 se alcanza un cierto nivel de consenso en la Unión Europea que propugna la liberalización de todas las actividades, excepto la telefonía básica y las infraestructuras. Sin embargo, al mismo tiempo, en Estados Unidos, en Japón y en el Reino Unido el proceso liberalizador se iba haciendo cada vez más profundo de la mano de una evolución tecnológica que hacía difícil mantener barreras normativas. Las telecomunicaciones móviles, el desarrollo de la tecnología de satélites de comunicaciones y los procesos de internacionalización de las telecomunicaciones, impulsados por el desarrollo de este sector en el Tercer Mundo, vinieron a demostrar que el camino hacia la liberalización del sector era una ruta que, aunque sin retorno, convenía recorrer pausadamente.

En junio de 1993 y posteriormente en mayo de 1994, el Consejo de la Unión Europea reconoció y aceptó el principio para la telefonía y también para las infraestructuras de que la liberalización de las telecomunicaciones debería ser completa.

Es bueno tener esa referencia de lo ocurrido en la pasada década para analizar el momento actual de las telecomunicaciones, y cuando se nos habla de leyes-marco, cuando se nos dice que tal o cual norma ha quedado obsoleta a los pocos meses de su aprobación, parece olvidarse que la dinámica de cambio del sector de las telecomunicaciones está siendo en todos los países mucho más rápida de la prevista. Por tanto, nada tiene de extraño que el Gobierno español, como tantos otros, haya acelerado en los últimos tiempos el proceso de liberalización.

De todas maneras, nuestro Gobierno piensa que la liberalización no lo es todo. Como decía el Ministro Borrell ante esta misma Comisión, hace bien pocas fechas, queremos las ventajas de la competencia y queremos la voluntad política de ofrecer a todo el mundo en todas partes unos servicios de telecomunicación que impidan dejar zonas aisladas del progreso. Esto no lo va a conseguir el mercado. Esto requiere una acción política que establezca un marco regulador adecuado y para establecer ese marco regulador adecuado en el tiempo entre 1994 y la fecha de la liberalización total en el año 1998, el Consejo de Ministros aprobó el 7 de octubre, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, un acuerdo denominado Plan Estratégico de las Telecomunicaciones.

Voy a obviar la lectura de todos los puntos del Acuerdo por entender que son suficientemente conocidos; además, por si hiciera falta, tengo disponible una copia. Pero diré que el Acuerdo persigue una serie de objetivos fundamentales, simultáneos que son básicamente proporcionar a los usuarios una oferta diversificada de servicios de calidad a precios competitivos; mejorar la competitividad de las empresas mediante una oferta adecuada de servicios avanzados de telecomunicaciones; garantizar el acceso universal a los servicios básicos a todos los ciudadanos y en todo el territorio; por último, favorecer el desarrollo de un sector nacional de telecomunicaciones, tanto en su vertiente industrial como de servicios.

Estos objetivos impregnan las líneas estratégicas trazadas en el acuerdo que paso a analizar, evaluando al mismo tiempo en qué situación nos encontramos en cuanto al cumplimiento de cada uno de los compromisos establecidos en ese acuerdo.

Para la telefonía vocal básica el Acuerdo establece el 1 de enero de 1998 como fecha objetivo de la liberalización total, siempre que se cumplan tres condiciones: la extensión del servicio a la totalidad del territorio nacional, la adaptación del marco tarifario a las condiciones de la competencia entre países y la definición de las obligaciones de servicio público de la telefonía vocal y la definición también de la forma de financiar esas obligaciones. Esas tres condiciones son de necesario cumplimiento si queremos partir de la misma base que el resto de la Unión Europea cuando se produzca la liberalización en el año 1998 y, en todo caso, hay que decir que los países que establecieron como fecha para su liberalización el 1 de enero de 1998 están aplicándose también cuidadosamente al cumplimiento de estas tres condiciones previas y ninguno de esos países ha anticipado por el momento la fecha de liberalización de la telefonía básica. Únicamente el Reino Unido, que ya lo tenía liberalizado a la fecha en que se celebró el Consejo de Ministros de la Unión Europea del año 1993.

¿Dónde estamos ahora en la telefonía vocal básica? Estamos avanzando en todos los ámbitos, cumpliendo los compromisos y los plazos. A finales del año 1994 se habían instalado más de 200.000 líneas en el medio rural, cumpliendo con el ritmo marcado en el plan de extensión del servicio telefónico para alcanzar hasta el último rincón de España antes del 31 de diciembre de 1996, como establece el acuerdo.

Precisamente en estos días se publicaba la noticia de la firma del Acuerdo entre Telefónica, la Junta de Castilla y León y las diputaciones provinciales, que permitirá adelantar en un año la universalización del servicio en dicha comunidad autónoma. Es un caso más, ya que antes se habían firmado los convenios en Galicia, en Asturias y en otras comunidades. Cabe decir aquí, por ejemplo, que en la comunidad gallega la universalización del servicio es ya una realidad. Se ha completado ya la extensión del servicio telefónico a la Galicia rural.

En lo que se refiere al ajuste tarifario, la modificación de tarifas del año 1994 ha dado un gran paso y, en mi opinión, tenemos tiempo suficiente para adaptar las tarifas de una manera pausada, a los costes, en el período que resta

hasta el año 1998, sin sobresaltos sobre las facturas telefónicas.

Avanzamos también a buen ritmo en lo relativo a la calidad del servicio. Más de ocho millones de clientes reciben ya la factura detallada. El tiempo medio de instalación de una línea telefónica se ha situado en cinco días y aquellos compromisos que asumía Telefónica de España de regalar un equipo terminal si tardaba más de veinte días los va a reducir ahora para regalar un equipo terminal si se tarda más de una semana.

El servicio de cita concertada permite reparar las averías cuando el cliente lo desea, todos los días de la semana, en un tiempo medio menor a las diez horas desde la comunicación de la avería.

Se avanza también en la delimitación del servicio. A mediados del pasado año quedaba liberalizada la telefonía de uso público. Salvo en el dominio público de uso común, salvo en las calles donde la competencia es de Telefónica, ya es posible instalar teléfonos, cabinas y locutorios sin más restricción que la homologación de los equipos.

A nivel comunitario vamos a impulsar durante la presidencia española una normativa europea que permita que en el año 1998 el servicio telefónico básico esté garantizado en condiciones de competencia.

La telefonía móvil automática. Se ha dado cumplimiento en lo previsto en el acuerdo del 7 de octubre, resolviendo antes del 31 de diciembre el concurso para la concesión de la segunda licencia de operador del servicio de telefonía móvil automática en su modalidad digital GSM. El desarrollo del concurso y la posterior adjudicación han creado una cierta escuela dentro y fuera del sector de las telecomunicaciones por su transparencia, pero sobre todo por la ligazón que se ha establecido entre la concesión y la mejora del empleo y la aportación de contribuciones tecnológicas e industriales a nuestro país.

En los próximos cinco años, los abonados a la telefonía móvil serán más de tres millones y la inversión prevista en ese período en las redes de los dos operadores superará los 300.000 millones de pesetas.

Por lo que se refiere a las iniciativas legislativas incluidas en el acuerdo, se han remitido al Parlamento los proyectos de ley de telecomunicaciones por cable, hilo de televisión local herziano.

El proyecto de ley de telecomunicaciones por cable es la respuesta del Gobierno a la necesidad de alinear el marco normativo a la evolución tecnológica y a la demanda de telecomunicaciones de nuestra sociedad. Con frecuencia las telecomunicaciones por cable se confunden con una nueva manera de prestar servicios de televisión. Nada más lejos de la realidad. Es cierto que en algunos países europeos la distribución de señales de televisión mediante cable ha sido y es una práctica muy común. Sin embargo, esta actividad de prestar únicamente servicios de televisión ha sufrido problemas de desarrollo en aquellos países que se incorporan a esta modalidad, tras un fuerte incremento de la oferta de televisión herziana. En estos países de desarrollo tardío, de los que el ejemplo más patente es el Reino Unido y en menor medida Francia, ha sido necesario que los operadores de cable incluyan en su

oferta otros servicios de telecomunicación. En el caso del Reino Unido el servicio telefónico básico.

Por otra parte, la tecnología del cable está incorporando interactividad y está potenciando nuevos servicios con un extraordinario potencial de crecimiento, como el vídeo a la carta, la telecompra interactiva y un largo etcétera.

Las telecomunicaciones por cable no son sólo un instrumento para el ocio, sino que incluyen multitud de aplicaciones culturales, educativas y profesionales. El abaratamiento de la oferta informativa, cultural, educativa, que subyace en el desarrollo de las telecomunicaciones por cable, es tan importante que ha sido reconocido, desde el Vicepresidente Gore de los Estados Unidos al ex Presidente Delors de la Unión Europea, como un factor de cambio social.

Pero no debemos olvidar en nuestro país que el cable puede ser también una herramienta para reforzar la cohesión territorial. De manera inversa, podría entrañar un grave peligro de falta de cohesión en la medida en que no seamos capaces de evitar situaciones de dualidad entre los que tengan acceso a estas grandes redes.

La tecnología utilizada en las telecomunicaciones por cable ha impulsado a los Estados Unidos a abordar el cambio en su legislación básica para romper las barreras entre los sectores de distribución audiovisual y telefonía. También ha motivado que el Comisario Bangemann como representante de la Unión Europea, haya recomendado, recomiende la liberalización total de las telecomunicaciones y de las infraestructuras asociadas.

España, que se incorpora tarde a este proceso de las telecomunicaciones por cable, quiere hacerlo —y en ese sentido está redactada la ley que está en este momento en discusión en el Parlamento— de manera que ese cable pueda incluir todos los servicios de telecomunicaciones avanzados que se están diseñando para el futuro.

Algunos podrán argumentar que muchos de estos servicios no existen o están todavía en fase embrionaria, pero la bondad del proyecto de ley de telecomunicaciones por cable radica en que establece un marco muy amplio y, por tanto, no limita sino que fomenta el desarrollo de las telecomunicaciones.

Con este proyecto de ley España inicia una de las operaciones más ambiciosas de liberalización de las infraestructuras de telecomunicaciones de toda la Unión Europea. Y es que en ningún país de la Unión Europea se puede prestar de manera automática todo tipo de servicios de telecomunicaciones a través de redes de cable y, al mismo tiempo, que el operador fundamental de la telefonía básica pueda prestar también servicios audiovisuales.

En este sentido, debo recordar que en el Reino Unido las empresas que ofrecen los servicios de televisión por cable pueden participar en el negocio de la telefonía, fundamentalmente la telefonía local, pero el gran operador telefónico «British Telecom» no puede, por el momento, distribuir servicios audiovisuales.

En resumen, nuestro proyecto de ley de telecomunicaciones por cable no es una ley de la televisión. Es cierto que incluye la televisión por cable, pero es más una ley que regula los segundos operadores locales de telefonía o las infraestructuras urbanas de telecomunicaciones.

Por lo que se refiere al proyecto de ley de televisión local herziana, aparte de otras consideraciones, hay que decir que tiene una consideración residual, porque entendemos que los servicios de televisión deben tener mejor cabida en su distribución por el cable que no utiliza un recurso escaso que en su distribución a través de las ondas herzianas ejerciendo, por tanto, mayor presión sobre un espectro radioeléctrico ya muy agotado. De todas maneras, dada la particular orografía de nuestro país y la distribución de la población, es posible que no existan redes de cable en determinadas zonas, nos ha parecido oportuno atender a esta demanda social y presentar al Parlamento un proyecto de ley que regula esta televisión local. Con ello pretendemos también dar cobertura legal a más de 400 emisoras de televisión local que en este momento existen en nuestro país y que están operando en la más absoluta ilegalidad. Y digo ilegalidad porque, así como en el caso de las televisiones por cable hay una sentencia del Tribunal Constitucional que de alguna manera viene a amparar su existencia, en el caso de la televisión local por ondas no existe ninguna sentencia análoga, pudiendo deducirse que el Tribunal Constitucional es consciente de que se está utilizando un recurso escaso.

En opinión del Gobierno esta ley tiene un carácter de transición debido a la rapidez del cambio tecnológico que afecta a las telecomunicaciones. Esto es lo que ha hecho que las televisiones por ondas herzianas locales que contempla el proyecto de ley esté previsto que tengan una duración de cinco años únicamente, aunque con prórrogas, año a año, si las circunstancias lo permiten.

La razón de este plazo tan corto es que la televisión digital por ondas está a la vuelta de la esquina. Y aunque esta nueva tecnología va a resolver definitivamente uno de los principales problemas en el desarrollo de las telecomunicaciones, como es el espectro radioeléctrico, esta modificación no va a tener lugar de manera inmediata, sino que durante un tiempo habrá que utilizar las dos tecnologías, la analógica y la digital, de forma simultánea.

La razón es obvia. El parque de receptores de más de 20 millones que hay en nuestro país deberá ser sustituido para que los programas de televisión por ondas puedan transmitirse en forma digital, pero no se pueden suspender las transmisiones analógicas hasta que esta sustitución se haya completado. Por decirlo de una manera más sencilla, así como cuando se realizó el cambio de la Televisión en blanco y negro a la televisión en color aquel que tuviera un equipo adaptado al blanco y negro continuaba recibiendo las emisiones y pudiendo observar una película, un programa de televisión en blanco y negro, en el caso del cambio entre la televisión analógica y la televisión digital no se verá nada. Por tanto, es necesario prever un período transitorio de unos diez años como poco, en el que va a haber que hacer lo que se denomina transmisión simultánea, simulcast, en el sistema analógico y en el sistema digital. Es decir, que la presión sobre el espectro radioeléctrico, en vez de disminuir, en una primera etapa, va a aumentar. Somos conscientes de que necesitamos todo el espectro radioeléctrico disponible. En la medida en que no queramos que en España suceda lo que ya está sucediendo en Italia,

que no tiene capacidad de espectro para poder desarrollar las pruebas de televisión digital, deberemos ser muy cuidadosos y reservar el espectro, evitando, por tanto, que se multipliquen las emisoras de televisión local de manera desordenada. Esta es la razón que lleva a que una de las fases de la autorización de la televisión local por ondas sea la concesión por parte de la Administración de las telecomunicaciones de una frecuencia junto con una potencia de emisión y una altura del emisor.

Por último, quisiera referirme a otras cuestiones incluidas en este acuerdo estratégico de telecomunicaciones. Hay un apartado dedicado a la actividad de circuitos y la reventa de la capacidad excedente. Con el objetivo de favorecer el desarrollo efectivo de los servicios de valor añadido en las telecomunicaciones se han tomado ya las siguientes medidas.

Reestructuración de tarifas. Desde mayo del año 1994 hasta la fecha las tarifas de los circuitos alquilados se han reducido una media del 41 por ciento. Reducción aplaudida y bien considerada por los usuarios en el Congreso de Autel recientemente celebrado. En este momento las tarifas de los circuitos digitales están por debajo de la media de los países europeos. Se ha cambiado, además, la forma de tarificación. Ahora el esquema de tarificación es proporcional a la longitud del circuito, sustituyendo el sistema de tarificación por ámbitos metropolitano, provincial y nacional.

Se ha anticipado casi un año la reventa de la capacidad excedente en los circuitos alquilados, que en principio estaba prevista para el 1 de enero de 1996, y estamos a una semana de enviar al Consejo de Estado un reglamento de líneas alquiladas que, entre otras cuestiones, abrirá este servicio a la competencia, una competencia restringida en sus inicios pero que tan pronto como se apruebe el proyecto de ley de telecomunicaciones por cable se ampliará, puesto que los operadores de cable podrán instalar sus infraestructuras y podrán ser prestadores de circuitos. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Operadores y servicios. Se ha potenciado la adaptación de Telefónica a las condiciones actuales de competitividad e internacionalización del sector de las telecomunicaciones, favoreciendo la incorporación de avances tecnológicos en redes y servicios. Al finalizar el año 1994 la red de tránsito nacional y la red de tránsito internacional de Telefónica eran digitales al cien por cien y en esa fecha Telefónica contaba ya con cien mil kilómetros de fibra óptica instalada. A lo largo del año 1994 Telefónica instaló más de un millón de nuevas líneas de tecnología digital en un proceso de sustitución de las líneas de tecnología analógica. Por su parte la red digital de servicios integrados llega ya al setenta por ciento de las provincias con una oferta de más de 26.000 accesos básicos, a través de los cuales los clientes pueden transmitir por la misma línea voz, datos e imágenes.

Otro aspecto que quisiera dejar claro es el tratamiento de lo que se ha venido en llamar las redes de telecomunicación alternativas que con mucha frecuencia son mencionadas en algunas comunicaciones de la Unión Europea. En el caso español, llamamos redes alternativas a las construi-

das por el sector eléctrico, por Renfe y por algunas compañías de agua y de gas como medio de operar y controlar la explotación de sus servicios específicos. Aunque no todas ellas son útiles para el mercado de las telecomunicaciones, algunas de ellas sí tienen dimensión y potencial suficiente y, sin embargo, nuestro país, como el resto de los países de la Unión Europea, no preconiza con carácter general su liberalización inmediata por varias razones. La primera de ellas es la manera en la que estas redes han sido financiadas. En la casi totalidad de los casos estas redes de telecomunicación han sido financiadas, y continúan siéndolo, con cargo a otros monopolios públicos, es decir, han sido financiadas con tarifas o precios regulados. Está claro que este factor presenta dificultades a la hora de configurar una competencia leal en un mercado abierto, puesto que podrían ofrecerse a un coste marginal.

El segundo factor incide en el potencial tecnológico o industrial de nuestro país en telecomunicaciones. A partir del año 1998 la competencia en servicios e infraestructuras va a ser abierta. En todos los países de la Unión europea se están configurando segundos operadores de telecomunicación para competir tanto con los antiguos monopolios como con otros operadores extranjeros. Hay países, como Alemania, que tienen mercados suficientemente importantes como para sostener tres o cuatro operadores nacionales. Sin embargo, en nuestro país, la aparición de muchos operadores significaría bien el monopolio de Telefónica por falta de oponentes de masa crítica suficiente o bien la instalación de operadores de otros países sin raíces nacionales ni aportaciones importantes de valor añadido a nuestra economía. Por ello, el Gobierno considera —y ésta es otra de las líneas del acuerdo— que, sin menoscabo de una cierta participación de socios tecnológicos extranjeros en su capital, se debe promover la formación de un segundo operador nacional que preste los servicios en todos los ámbitos y que pudiera nuclear la competencia al primer operador, al operador tradicional.

Por parte del Gobierno se está potenciando un desarrollo tecnológico autónomo en el sector de las telecomunicaciones. Se han diseñado programas de I + D en telecomunicaciones, dentro del plan nacional actualmente en vigor, incardinando estos programas en actuaciones coordinadas con el plan nacional de I + D de la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología. En la actualidad se encuentran en marcha proyectos integrados sobre banda ancha, sobre sistemas V-SAT y sobre comunicaciones móviles y está en período de lanzamiento el plan de acción de televisión digital, en el que España, a través de sus operadores Retevisión e Hispasar, está teniendo un papel muy relevante en todo lo que se refiere a la puesta en marcha de proyectos piloto.

Las exportaciones han crecido como consecuencia del esfuerzo de Telefónica, a través de su filial Telefónica internacional, convirtiendo al sector de las telecomunicaciones en el sector más dinámico de los últimos quince años, en términos de exportación, con tasas acumulativas de crecimiento superiores al 20 por ciento. El acuerdo también preveía que se revisara el Plan Nacional de Telecomunicaciones. Este trabajo se está desarrollando en una comisión

de seguimiento del Plan en el consejo asesor de telecomunicaciones, con participación de las personas pertenecientes a la Dirección General de Telecomunicaciones, a fin de que el nuevo plan, con su revisión, incluya aspectos contractuales, es decir, todos aquellos objetivos para los que se establece una exigencia contractual de cumplimiento, por entender que ésta será la vía de actuación en un contexto liberalizado.

Por último, no quiero terminar mi intervención sin referirme a un aspecto que también menciona el acuerdo estratégico sobre telecomunicaciones, como es el del arbitraje.

Con frecuencia, las actividades de telecomunicación, en un entorno liberalizado, generan conflictos entre operadores y estas implicaciones tienen un efecto que suele trasladarse, en términos de coste, a los usuarios finales. Factores tales como la disponibilidad de normativa técnica sobre reglas de interconexión pueden significar la diferencia entre una competencia viable o la ruina de un operador. Esos factores no sólo descansan en una normativa escrita, sino en la forma en que ésta se aplica por parte de los operadores, requiriendo de la existencia de un órgano que tenga la especialización técnica suficiente y el soporte jurídico necesario para poder resolver rápidamente los problemas. Es cierto que los problemas podrían siempre resolverse acudiendo a la vía contenciosa, pero, evidentemente, hace falta una vía más ágil, porque, si no, con frecuencia, cuando sobreviene la efectividad de la decisión, el daño al operador perjudicado es ya irreparable. Para solventar este problema, los acuerdos del Gobierno incluían la conveniencia y la necesidad de crear un órgano arbitral. La creación de ese organismo se va a llevar a cabo mediante la redacción de una nueva ley de ordenación de las telecomunicaciones, que va a partir de una base filosófica completamente distinta a la actual, puesto que va a partir de un sector absolutamente liberalizado. A este respecto esperamos poder enviar al Parlamento, a finales de año, una nueva ley de ordenación de las telecomunicaciones.

Con lo expuesto anteriormente, de una manera muy resumida, creo que he repasado las líneas básicas de la política de telecomunicaciones del Gobierno español en el período transitorio hasta el año 1998, al menos en la forma en que han sido definidas en el acuerdo estratégico del pasado mes de octubre.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Salgado, Secretaria General de Comunicaciones, y bienvenida de nuevo a esta Comisión.

A continuación, en nombre del Grupo Popular, que es el que ha solicitado la comparecencia, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Desde el Grupo Parlamentario Popular saludamos a la señora Secretaria General de Comunicaciones, con toda la cortesía parlamentaria.

Nosotros, señora Secretaria General, formulamos esta petición de comparecencia nada más y nada menos que el 8 de junio de 1994; va a hacer, por tanto, un año, y, por supuesto —detalle importante—, mucho antes de que se aprobara el acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de octu-

bre; luego nuestra petición no iba referida a ese acuerdo que tuvo lugar después, puesto que era nonato entonces. Por eso, intencionadamente, denominamos nuestra petición de comparecencia «para informar del plan estratégico sobre telecomunicaciones» y, efectivamente, con esa denominación ha sido incluida en el orden del día de esta sesión. ¿Por qué digo esto? Porque para nosotros, hoy en día, existen dos acuerdos, ambos vigentes, que conforman la estrategia de los planes de telecomunicaciones. Uno es el acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de octubre del pasado año, al que se ha referido la Secretaria General, y otro es, puesto que está vigente todavía, el Plan Nacional de Telecomunicaciones.

En aras del ahorro del tiempo, no voy a detallar todos los aspectos que contienen ambos planes, pero sí voy a detenerme en algunos de los matices que para nuestro Grupo tienen mayor interés en estos momentos.

En primer lugar, me referiré al acuerdo sobre política de telecomunicaciones, aprobado por el Consejo de Ministros de 7 de octubre del pasado año. En este acuerdo se dice de forma directa —y yo entiendo que es un reconocimiento político que enmarca una inocencia grande, pero sincera— que se impulsará la incorporación de Telefónica a las nuevas actividades y servicios de telecomunicaciones en el marco del desarrollo de la sociedad y la información y los soportes multimedia. O sea, de acuerdo con esta redacción, si se dice que a partir de ahora se impulsará es porque hasta ahora no se ha impulsado o no se ha impulsado lo suficiente. Por tanto, nuestra duda es por qué no se previó ese impulso necesario, que ahora se incrementa, cuando se aprobó el Plan Nacional de Telecomunicaciones, que sigue vigente. Ello pone de manifiesto, una vez más, que el PNT es un cómputo etéreo de intenciones, pero que, al final, se está quedando un poco desvaído.

Algo similar ocurre cuando en el acuerdo del Consejo de Ministros a que estamos haciendo referencia, también de una forma totalmente gráfica y reiterando esa inocencia, que creo que es bienintencionada, puesto que va en la dirección de la realidad de los hechos, se dice que, a través del mismo, se decide constituir una entidad arbitral dotada de la autonomía y los medios adecuados que garanticen las condiciones de competencia efectiva en los mercados de las telecomunicaciones, entidad que dice ha de depender del Ministerio de Obras Públicas. ¿Es que la anterior regulación, a través de la Dirección General de Telecomunicaciones, no garantizaba? Ante ello surge ya la primera pregunta concreta, señora Secretaria General. Nos interesa mucho saber cuándo se va a crear. Usted nos dice ahora que se va a producir a través de una nueva ley de modificación de la LOT, que anuncian para final de año y que tendrá que ser sometida al debate parlamentario, cuando en los próximos dos años, políticamente, puede pasar de todo en este país, con lo cual vemos que, otra vez, la creación de este ente arbitral se nos va en el espacio muy hacia el futuro, vemos que sigue lejano. Esto nos hace pensar que sigue habiendo reticencias para su creación, porque ya el incluirlo en una futura ley que se promete para final de año y que ha de ser sometida a debate, en un momento político nacional de cierta confusión, es verlo en un futuro

muy lejano. A nosotros nos hubiera gustado que este proceso fuese más rápido porque la necesidad de este organismo es cada día más patente, y conste que no es el organismo que a nosotros nos gusta, ya que, según el acuerdo del Consejo de Ministros, es dependiente del Ministro de Obras Públicas; nosotros creemos que debía ser mucho más independiente, e incluso, si no era posible que fuese independiente, que por lo menos dependiese del Gobierno en su conjunto o de la Presidencia del Gobierno. Pero, en fin, menos da una piedra, y ahí aparece dependiendo del Ministro de Obras Públicas, aunque vemos que se aleja mucho, cuando es una necesidad inmediata.

El acuerdo octavo de este acuerdo general del mes de octubre, cuando se refiere al Plan Nacional de Telecomunicaciones, dice que el Ministerio revisará y actualizará el Plan Nacional de Telecomunicaciones 1991-2002 para incorporar los acuerdos enumerados en todo el contenido del acuerdo y sus efectos sobre el sector de las telecomunicaciones. Luego vemos que, incluso ya en este acuerdo, cuando pide que se revise y se cambie el PNT, estamos como siempre en este Ministerio, que es en la perpetua revisión. Es muy corriente en este Ministerio anunciar grandes planes a bombo y platillos: que si el PTF, que si el PNT, que si el Plan Hidrológico, que si los planes estratégicos de Correos (que son dos o tres) y, al final, se nos queda todo un poco en agua de borrajas, incluso algunos se hacen hasta a 15 años, y nosotros nos preguntamos quién gobernará en este país dentro de 15 años. Vemos, por tanto, que hay una perpetua revisión. Ahora este acuerdo del Consejo de Ministros de octubre ya nos anuncia la revisión del PNT, que tampoco se ha llevado a cabo, y yo le pregunto: ¿cuándo se va a hacer la revisión del PNT? Porque todo esto es consecuencia de una cierta imprevisión.

La señora Secretaria General, con una gran habilidad dialéctica, se ha adelantado, previendo quizás que se iba a plantear este asunto, diciendo que todo esto viene porque todo nuestro entorno ha cambiado. Incluso ha hecho referencia a todo el proceso del juez Green y a lo que ocurrió con la creación de las «baby bells» americanas, etcétera. Efectivamente, en todo el mundo ha habido este proceso de evolución, pero en nuestro país ha sido distinto, porque estará de acuerdo conmigo en que el Gobierno, en los últimos años, ha estado en una postura bastante a favor del monopolio. Nosotros, como oposición, hemos estado justamente en la posición contraria, procurando esa liberalización a través de muchísimas comparecencias en esta Comisión y en Pleno, por medio de proposiciones no de ley y de interpelaciones escritas. Y vemos que, como consecuencia de la movida mundial, quien realmente se ha adaptado no ha sido la oposición, sino que ha sido justamente el Gobierno, empezando, por cierto, no por el Ministerio de Obras Públicas, sino por el Ministerio de Hacienda y muy concretamente por el Tribunal de Defensa de la Competencia.

Ante estos hechos, al final nos alegramos de que todos vayamos en la dirección de la máxima liberalización y que ahora estemos todo el mundo al frente de la manifestación; el Gobierno, al partido que soporta al Gobierno y oposición, todos, al frente de esta manifestación, porque vamos

en la dirección que quería el Partido Popular, y esta Comisión es testigo de que llevamos tres, cuatro años luchando por conseguir este objetivo.

En relación con el PNT 1991-2002, que es otra estrategia viva, le pregunto cuándo se va a efectuar esa revisión anunciada en el acuerdo del Consejo de Ministros de octubre. Nosotros creemos que ahora queda claro lo que ya habíamos dicho en varias ocasiones: las carencias y limitaciones en la filosofía de este plan a la luz de los resultados actuales, que ya ha consumido un tercio desde que se aprobó en el año 1991. Queda patente su escasísima validez como herramienta de planificación para todo el sector en el momento crítico que le ha tocado vivir y muy interesante para la evolución de las telecomunicaciones en todo el mundo, aspecto que ha resaltado la Secretaria General y con el cual yo estoy absolutamente de acuerdo.

Estando así el tema, la consecuencia inmediata, señora Salgado, es que esa revisión, esa necesidad de sustituir el PNT es ya una inminencia que le instamos a que sea a la mayor brevedad posible.

Así, por ejemplo, cuando en este PNT se programa la cooperación en la creación de un espacio europeo de las telecomunicaciones, vemos que en materia de satélites de comunicaciones, salvada la participación de Telefónica en la utilización de los proyectos europeos Eutelsat e Intelsat, la puesta en funcionamiento de Hispasat —viejo tema que tenemos pendiente—, en modo alguno, señora Secretaria General, puede considerarse como una cooperación a la creación de ese espacio europeo. Con la distancia en el tiempo, vemos que se trata de un proyecto precipitado, con motivo de los fastos del 99, pero que todavía está ahí. Este proyecto está propiciando una rentabilidad cada día más dudosa y nosotros vamos a interpelar muy pronto en esta Cámara sobre el aspecto de la rentabilidad de este satélite español.

Cuando también se anunciaba que se alcanzaría con este plan la media comunitaria de líneas y calidad, a estas alturas podemos afirmar que, al cabo de ese cuatrienio que ha pasado, todavía no hemos logrado esa media comunitaria. Eso también es un hecho que está ahí.

En cuanto a la factura tarifaria a que se ha referido la Secretaria General, tenemos que reconocer aquí que lo que ella ha dicho, incluso yo creo que de una manera positiva, es que a ella tampoco le gustaba la solución de una manera precipitada y brusca, porque ha dicho que la estructuración de la tarifa debía hacerse de una manera serena y sosegada; nosotros hemos dicho siempre que esta manera brusca con que se hizo la última vez no es lo más conveniente para los usuarios españoles ni para la economía española y, por tanto, es un procedimiento inaceptable e impropio. Respecto a esto, nosotros hemos seguido esta línea, hemos presentado una proposición no de ley, que se ha debatido aquí hace bien poco, y no fue aprobada por los votos del partido que soporta al Gobierno y ahora bien que lo lamentamos. No obstante, por fin ya se nos anuncia que se va a arbitrar algún medio para esta estructura tarifaria, de manera que no sea brusca. Nos alegra eso que nos dice.

En cuanto a la prestación del servicio de VSAT, el plan sólo contempla las autorizaciones para prestar estos servi-

cios en los operadores públicos, y lo hemos repetido en muchas ocasiones. Ahora se comprueba también que tal restricción ha sido una de las causas de la merma de esa falta de ingresos en Hispasat.

Por lo que se refiere a la racionalización del uso del espectro radioeléctrico, sobre el que también hemos tenido aquí un debate con motivo de una proposición no de ley de nuestro grupo, que también fue rechazada por la misma razón, por los votos en contra del Grupo Parlamentario Socialista, ahora se nos dicen las grandes dificultades que puede haber con la presencia de la futura televisión digital y que es un fenómeno que están padeciendo los italianos. También me alegro de que ya estemos despiertos ante esa posibilidad, que nosotros, en esa proposición no de ley, habíamos anunciado en esta Comisión.

Insistimos en un tema que para nosotros hoy es vital, habida cuenta de que efectivamente —yo lo reconozco— muchas de las cuestiones que ese acuerdo —como es, por ejemplo, que ya esté aquí el proyecto de ley sobre el cable— se han venido cumpliendo, pero hay aspectos que no. Por ejemplo, insisto en el organismo que garantice la neutralidad del operador principal, respecto al que también nuestra preocupación quedó patente por medio de otra proposición no de ley de nuestro grupo, aquí debatida en esa dirección y que también fue rechazada.

También es momento oportuno de recordar que, de todas las medidas del acuerdo del Consejo de Ministros para el período transitorio que va hasta 1998, como es la telefonía vocal básica, a la cual se ha referido con detalle la Secretaria General; todo lo referente a la adaptación de las tarifas, a las condiciones de la competencia internacional, la definición de las obligaciones de servicio público, la extensión del servicio universal, el marco tarifario, la telefonía móvil automática con su concurso resuelto; la televisión por cable, con su proyecto de ley en plena negociación; la televisión local hertziana, la reestructuración de las tarifas de Telefónica para alquiler de circuitos, el incremento de la oferta de los circuitos alquilados, los operadores, el desarrollo industrial y la actualización del PNT pendiente, creo que es de justicia recordar que todas estas medidas responden a propuestas de nuestro grupo durante los últimos dos, tres, cuatro años, a través de una serie de actuaciones que para nosotros eran fundamentales. Hemos pasado de un enfrentamiento, dialéctico, por supuesto, entre el Gobierno y oposición del monopolio frente a la liberalización y al final nos inclinamos todos por la liberalización, en concordancia, afortunadamente, a como vienen los aires en todo nuestro entorno del mundo occidental.

Así las cosas, y habida cuenta de que esto ha ocurrido, nos empezamos a temer que empiecen a ocurrir hechos que vuelvan a desvirtuar todos estos buenos propósitos y a deteriorar esos compromisos que están aprobados nada menos que en Consejo de Ministros. También se nos ha dado la razón —y el tiempo así lo ha hecho— a nuestras constantes denuncias respecto a que la regulación, a través de la Dirección General de Telecomunicaciones, no era la más adecuada. Era una regulación totalmente apócrifa, puesto que se era juez y parte, y ahora lo contrastamos con un hecho reciente: el propio Delegado del Gobierno en Te-

lefónica, recientemente no sé si cesado o, por lo menos, que ha terminado su función, nos encontramos con que se le nomina para presidir una filial de Telefónica en Argentina; es decir, preside una filial de la empresa que ha estado regulando, y hay una clarísima incompatibilidad por lo menos de forma, por aquello del César y que hay que parecer bien. Por tanto, no nos extraña nada que varios sectores relacionados con este mundo interpreten esta nominación para una filial de Telefónica importantísima argentina del regulador, del que debía ser el juez, lo cual hace pensar —muchos sectores así nos lo han comunicado— que se ha hecho para premiar sus esfuerzos en favor de retrasar una liberalización hasta la fecha que a la única entidad que ha beneficiado de una manera personal ha sido a Telefónica; a los ciudadanos, no. Nos gustaría que nos justificara este impresentable pago de servicios prestados porque no entendemos este punto.

Otra cuestión que puede empezar a causar —y con esto termino ya, señor Presidente— que todo este acuerdo empiece a desvanecerse como se han desvanecido los anteriores, el PNT como ha quedado claro, se basa en el hecho de que estamos pisando el terreno resbaladizo porque estamos viendo nuevos cambios de timón, y total han pasado muy pocos meses desde la aprobación del acuerdo, que fue en octubre. Uno de ellos es que se nos anuncia ahora a nivel público que parece ser que el Gobierno, o por lo menos parte del Gobierno, está en trance de proponer la revisión del contrato de Telefónica con el Gobierno, que era uno de los puntos clave del acuerdo, y parece ser que ahora se va a revisar también el punto clave de ese acuerdo en razón a que se prevé una posible privatización de Telefónica; que si un 32 por ciento; hoy la prensa dice que este año será un 15 y el próximo un 10, otras veces se nos dice que una privatización total, y estamos ante una posibilidad de revisar que nos gustaría que nos clarificara si es así o no; y se nos dice también que otra vez hay un enfrentamiento interno del Gobierno, por un lado el Vicepresidente señor Serra y el Ministro de Hacienda frente al Ministro de Obras Públicas, que dice que no se debe privatizar, y nos gustaría conocer qué va a ocurrir con esta privatización, y en caso de que se vaya en la línea de privatizar, habrá que hacer una revisión, puesto que habrá que actualizar toda la prestación del servicio universal telefónico que se va a ver afectado.

En consecuencia, este acuerdo, al que se ha referido sobre todo en su intervención la señora Secretaria General, empieza a deteriorarse con este mismo hecho que le acabo de citar. Nos gustaría —y termino ya, señor Presidente— que eliminara de nuestra inquietud esta sensación de inestabilidad que tenemos tanto respecto al PNT como respecto al acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de octubre del año pasado.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Secretaria General tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): El señor Camisón ha planteado numerosas cuestiones; voy a tratar de dar

respuesta a todas ellas. Nos dice de alguna manera que si el Gobierno establece en su acuerdo estratégico que va a impulsar la entrada de Telefónica, resumiendo, en los servicios multimedia, por qué razón hasta ahora no lo ha hecho. Efectivamente, hasta ahora no lo ha hecho, y no lo ha hecho por dos razones: en primer lugar, porque en la distribución de imagen, con excepción del vídeo, no era Telefónica el operador encargado de realizar esos servicios y, en segundo lugar, porque sólo muy recientemente ha sido posible ya transmitir datos, voz e imágenes por la misma red.

A este respecto, si me permite, señor Presidente, voy a contar una anécdota real que tiene por protagonista a un ministro francés de las telecomunicaciones. En 1994 acompañé al Ministro Borrell a visitar al Ministro francés de Telecomunicaciones, Industria y Comercio, y este Ministro francés nos contó sus proyectos sobre la televisión por cable, sobre las redes de cable y sobre la expansión de France Telecom en la instalación de redes de cable. Este Ministro también había sido Ministro de Telecomunicaciones durante la primera cohabitación del año 1986, y nos contó la siguiente anécdota. Nos dijo que en el año 1986, cuando llegó al Ministerio, se encontró con una Francia prácticamente cableada por fibra óptica, donde se habían gastado algo así como 150.000 millones de pesetas en cablear Francia con fibra óptica por parte de France Telecom. Preguntó el Ministro a sus técnicos si era posible que la voz y las imágenes circularan por la misma red, y los técnicos le dijeron en el año 1986 que era completamente imposible. Tan completamente imposible y con tanta rotundidad se lo dijeron que el Ministro encargó levantar la red de fibra óptica instalada y dedicar esa fibra a otros usos, en la medida en que pudiera ser utilizable. La operación le costó a France Telecom, y, por tanto, al Estado francés, propietario al cien por cien de France Telecom, 150.000 millones de pesetas. En el año 1994 nos contaba el mismo Ministro: Y ya ven ustedes, ahora resulta que sí que circulan por la misma red y, por tanto, es absolutamente razonable que nuestro operador telefónico, France Telecom, se dedique a la distribución del servicio de televisión sobre la misma red que el servicio telefónico. Esto es algo que ha ocurrido en un país que muchas veces tomamos como modelo en cuanto a la investigación, en cuanto a los recursos dedicados a investigación y a la expansión de su política de telecomunicaciones, un país que ha tenido un papel muy relevante en todas las decisiones de la Unión Europea y, por tanto, de alguna manera —y permítame que le haya contado esta anécdota—, eso es algo que justifica cuál ha sido la posición española respecto a Telefónica en los servicios multimedia. Sólo ahora con la implantación de lo que se llama el modo de transferencia sincrónico, que permite que en una misma red se puedan conmutar señales que van a muy distinta velocidad, como son la voz y las imágenes, sólo, digo, con esta nueva tecnología ya es posible distribuir sobre la misma red y al mismo tiempo la voz y las imágenes.

Por tanto, parece que es lógico que ahora se impulse, como hace el proyecto de ley de telecomunicaciones por cable, que Telefónica de España preste todo tipo de servi-

cios sobre una red integrada, porque eso es lo que dice el proyecto de ley de telecomunicaciones, no dos redes superpuestas ni, por supuesto, redes en paralelo, sino una única red integrada. Por tanto, esto, que sólo ahora es posible tecnológicamente, es razonable que sea en este momento cuando un acuerdo del Consejo de Ministros lo recoja.

Respecto a este acuerdo, he comenzado mi intervención diciendo todo lo que han cambiado las cosas en los últimos diez años, pero también han cambiado mucho en los cuatro años que el equipo dirigido por el Ministro Borrell está en el Ministerio que se encarga de las telecomunicaciones; han cambiado las cosas muchísimo, y han cambiado en la Unión Europea y están cambiando todos los días. El día 28 de noviembre de 1994, si no me equivoco, la Unión Europea rechazó la liberalización de las infraestructuras, y rechazó, entre otras cosas, también, de manera clara, que las infraestructuras de la televisión por cable, las redes de cable pudieran dedicarse a otros servicios de telecomunicación. Ya tenemos previsto que para el próximo Consejo de Ministros se nos presente una directiva de la Unión Europea diciendo que esa liberalización va a ser obligatoria. Afortunadamente, por parte del Gobierno español se han tomado medidas y ya nuestro proyecto de ley del cable dice que por las redes de cable podrán prestarse todos los servicios de telecomunicación que estén liberalizados. No sólo somos nosotros quienes cambiamos; cambia también la Unión Europea y en un plazo tan corto como el de unos meses, y es que en este terreno de las telecomunicaciones se está demostrando que unos meses son un período de tiempo muy largo.

Me ha hablado de que se ha revisado el Plan General de Telecomunicaciones sólo a los cuatro años de haberse aprobado. Le diré que además de las consideraciones que termino de hacer de que cuatro años en el sector de las telecomunicaciones se está demostrando que es un período de tiempo muy largo, un período de tiempo en el que se están produciendo extraordinarios avances tecnológicos y donde la situación está cambiando de manera importante, además de eso, es que el propio PNT incluía que cada cuatro años debería de revisarse. Luego, por tanto, con la revisión que se hace en el año 1995 estamos haciendo dos cosas: en primer lugar, adaptarnos a la realidad, pero, por encima de todo, cumplir lo que el propio PNT decía que era que a los cuatro años debería revisarse, precisamente por ser un plan a largo plazo.

Por tanto, tenemos el año 1995 para revisarlo. Nosotros nos comprometemos a presentar al Consejo Asesor de las Telecomunicaciones antes de julio cuál va a ser esa revisión del PNT. De hecho, la ponencia ya está prácticamente ultimando sus trabajos y, en ese sentido, quiero recordar que en este Parlamento se constituyó una ponencia de seguimiento del PNT, en la que con mucho gusto expondremos las líneas básicas de esta revisión que vamos a emprender.

Se nos dice también que se va a revisar el contrato con Telefónica. Yo quiero decir aquí, en primer lugar, que el acuerdo estratégico ya dice que el contrato del Estado con Telefónica habrá que sustituirlo por un contrato-programa

y eso es así porque el contrato del Estado con Telefónica, entre otras cosas, otorgaba a Telefónica el monopolio del servicio telefónico básico durante los 30 años siguientes a su aprobación en el año 1991. Dado que en este momento nos estamos planteando que el servicio telefónico básico estará en competencia a partir del 1 de enero de 1998, es absolutamente necesario revisar ese contrato; un contrato que ya no tendrá esa forma, pudiéramos decir, de contrato del Estado con Telefónica de esa manera, porque lo que hará será definir las obligaciones que tendrá Telefónica como operador principal, en tanto en cuanto lo sea y en tanto en cuanto la forma de prestar el servicio universal sea la que en este momento está pesando en la Unión Europea. Ese contrato-programa con Telefónica, que esperamos que también esté aprobado antes del verano, lo que va a definir es las obligaciones de servicio público que va a continuar teniendo Telefónica de España, es decir, las obligaciones que se refieren a la extensión del servicio; las obligaciones que se refieren a la telefonía de uso público, en el dominio público común, que sigue siendo el monopolio de Telefónica de España; toda una serie de actuaciones de Telefónica que entendemos que deben facilitar las telecomunicaciones a todos los ciudadanos, como un plan de telecomunicaciones para los discapacitados, y también el marco tarifario en el que deberá moverse Telefónica desde este año 1995 hasta el año 1998 de la liberalización. Será, en todo caso, un contrato-programa con el Estado, que únicamente va a llegar hasta el año 1998, porque entendemos que a partir del año 1998 habrá que estar a lo que decida la Unión Europea sobre la financiación del servicio universal.

Esa definición de la Unión Europea deberá hacerse previsiblemente en el Consejo de Ministros bajo Presidencia española y deberá optar por la financiación del servicio universal por una de las dos vías que se han propuesto como alternativas: o bien la configuración de unas tasas de acceso, que deberán pagar los nuevos operadores al operador tradicional, o bien, según la última propuesta, la constitución de un fondo en cada país para garantizar las prestaciones de servicio público universal a aquel operador, ya no necesariamente el operador tradicional que las tome a su cargo.

En cuanto a los proyectos VSAT, le diré que en este momento está en el Consejo de Estado un proyecto de ley de telecomunicaciones por satélite que transpone la directiva de telecomunicaciones por satélite, que liberaliza completamente la prestación de los servicios VSAT. Este proyecto, aunque es un proyecto de ley, en la medida en que es transposición de una directiva tiene que someterse a dictamen del Consejo de Estado; si no sería un proyecto que ya estaría en el Parlamento en este momento, porque por parte del Gobierno será de aprobación inmediata una vez obtenido el informe del Consejo de Estado.

En relación a lo que el señor Camisón denomina cambios de timón del Gobierno, yo creo que son simplemente adaptaciones al entorno. Yo creo que hay que celebrar que esas adaptaciones se hagan en un plazo tan breve y con la agilidad que está demostrando el Gobierno en este terreno.

También se ha referido al organismo arbitral. Este organismo arbitral va a ser tanto más necesario cuantos más agentes haya en un mercado liberalizado; por tanto, sabemos que va a ser absolutamente necesario en el año 1998, y le quiero ser sincera. Yo entiendo que sería conveniente que pudiera aprobarse en un plazo breve. Sin embargo, para que este organismo arbitral tenga las competencias precisas, es necesario modificar la LOT, porque la LOT otorga todo el esquema de sanciones (por ejemplo: inspección, sanción, normativa, arbitraje, conciliación, regulación) a la Dirección General de Telecomunicaciones y lo hace con una norma con rango de ley. Por tanto, es preciso elaborar otra norma con rango de ley que cree este órgano, aunque tenga este contenido fundamentalmente arbitral.

En cuanto a la privatización de Telefónica, nada tiene que ver eso con el contrato. En el contrato de Telefónica con el Estado no se hace ninguna mención a quién ostenta las acciones de Telefónica, si el Estado o el sector privado, y, por tanto, no hay nada que se oponga en el contrato vigente, ni, por supuesto, en el contrato-programa futuro, a que por parte del Patrimonio del Estado, dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda, se tome la decisión de vender una parte de las acciones que todavía posee en Telefónica de España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, ¿algo más? (**Denegaciones.**)

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Muchas gracias, señora Secretaria General, por su explicación.

Voy a ser breve, porque el acuerdo al que ha hecho referencia en su exposición es un acuerdo que en esta Comisión en algún momento ya lo hemos debatido, sobre todo cuando se ha hecho referencia al segundo operador de telefonía móvil cuando se adjudicó la concesión de la misma.

Nosotros valoramos positivamente este acuerdo porque no podemos olvidar que la historia de nuestro país en los últimos tiempos ha sido una historia en la que en materia de comunicaciones se ha pasado desde una perspectiva de monopolio por parte de una compañía privada como es Telefónica hacia una perspectiva más liberalizadora que ha tenido mucho que ver con la incorporación de nuestro país a la Comunidad Económica Europea, actualmente Unión Europea.

Bajo esa perspectiva, nosotros queremos destacar una serie de circunstancias que hacen pensar que este acuerdo es, en principio, un acuerdo transitorio, es un acuerdo que nos lleva hasta el 1 de enero de 1998; es decir, es un acuerdo en el que se incorporan una serie de apreciaciones, de matices y de actuaciones relacionadas con diversos aspectos de las telecomunicaciones y que lo que nos viene a demostrar es que éste es un sector que no puede tener una política estrictamente definida, sino que tiene que ser un sector abierto a todo el desarrollo tecnológico actual y de innovación tecnológica que se está llevando a cabo en los últimos tiempos.

Nuestra incorporación a la Unión Europea ha servido para situarnos con los otros países —y usted ha hecho referencia antes a lo que sucedía en Francia en 1986— en la misma línea de salida respecto a lo que es el proceso de liberalización de las telecomunicaciones y nos hemos encontrado con que de una situación, como he indicado antes, de monopolio y de especial atención a la telefonía, hemos estado pasando a otra serie de nuevos pasos, de nuevas andaduras hacia la generación y gestión de nuevos servicios de telecomunicación que están incidiendo cada vez más en la vida de los ciudadanos. Ya se empieza a acuñar terminologías como «autopistas de la información», «sociedad de la información», que son terminologías que no son vacías en absoluto; son terminologías que obedecen a la existencia de una serie de parámetros que tienen que ver con lo que ha de ser el futuro de la vida de los ciudadanos, con el futuro de la calidad de vida de los ciudadanos y en ellas hay una serie de servicios, una serie de niveles de calidad que tienen que tener esos servicios que el Estado y la Administración tienen que garantizar por todos los medios, sobre todo unas garantías mínimas, una calidad mínima de esos servicios.

En los acuerdos de los consejos de ministros de la Unión Europea, tanto en el de junio de 1993 como en el de septiembre de 1994, lo que se ha puesto de manifiesto, sobre todo en el primero de ellos, es que al hablar de la liberalización total de la telefonía vocal, en primer lugar, se hablaba de un ajuste de las tarifas a los costes de cada servicio; en segundo lugar, de una garantía de la cobertura universal del servicio, con especial referencia a las regiones periféricas; en tercer lugar, de definir y garantizar las condiciones de prestación del servicio público. Es decir, en todo momento se ha estado pensando que estas innovaciones y este desarrollo tecnológico que había en el tema de telecomunicaciones tenía que tender, como uno de los objetivos importantes, a que esa universalización del servicio estuviera garantizada por todos los países miembros de la Unión Europea.

En este proceso liberalizador se ha empezado a tocar otro tipo de servicios, en los que el mercado ha empezado a entrar perfectamente sincronizado en todos los países y nos hemos encontrado con que, además de la telefonía vocal básica, en España contamos ya en estos momentos con un segundo operador de telefonía móvil automática; o nos encontramos con una regulación de la televisión por cable, a la que usted ha hecho referencia, y más que la televisión por cable, una regulación del cable, cuyo debate pretendemos que se lleve a cabo en esta Cámara en fechas próximas; o nos encontramos con que hay un alquiler de circuitos y una reventa de la capacidad excedentaria. Es decir, nos encontramos con nuevas terminologías que lo que sí configuran es una nueva dinámica social en la cual yo creo que este acuerdo cumple una serie de objetivos y de fines que nosotros creemos que son importantes. En primer lugar, el proporcionar servicios de calidad a los consumidores a precios competitivos, a través de una oferta diversificada. Creo que en la dinámica que plantea el acuerdo éste es uno de los objetivos importantes que se consiguen a través de las medidas que se generan en el

mismo. En segundo lugar, se tiende a mejorar la competitividad de las empresas. Creo que éste es también otro aspecto importante para que, además de que la empresa nacional crezca y aumente su nivel de desarrollo e innovación tecnológica, creándose puestos de trabajo, genere una mejor calidad en aquellas prestaciones que tiene que dar a los ciudadanos de este país. En tercer lugar, garantiza el acceso universal a los servicios básicos a todos los ciudadanos y en todas partes. Usted se ha referido en su intervención a los convenios que han firmado con la Comunidad de Castilla-León y con otras comunidades; con la Comunidad de Aragón también se firmó en un momento determinado y concretamente con mi provincia de Huesca. Entendemos que se están dando pasos perfectamente ordenados y orquestados, no en la línea de dirigir y controlar sino encaminados a marcar las pautas de funcionamiento que tienen que tener los servicios de telecomunicación en los próximos años. Y no es un campo estrictamente cerrado el que marca este acuerdo, porque estamos hablando de un período transitorio hasta 1998, con un objetivo importante que es el de liberalizar las infraestructuras; y aquí entra otro de los elementos de gran trascendencia por sus repercusiones económicas y en cuanto a generación de desarrollo y de empleo, como es el hecho de que aparezca un segundo operador de infraestructuras a partir de 1998.

Todos estos elementos, indudablemente, tienen que tener un marco normativo y nos parece muy oportuno el que se produzca esa modificación de la LOT, como también nos parece muy oportuno el que el Plan general de telecomunicaciones asuma esas modificaciones que se están produciendo como consecuencia de las innovaciones y del desarrollo tecnológico. Este acuerdo sobre política de telecomunicaciones que aprobó el Consejo de Ministros debe servirnos de punto de referencia importante para todo lo que ha de ser el desarrollo futuro de las telecomunicaciones en este país y la generación de recursos por parte de las empresas de telecomunicaciones, un sector que poco a poco está siendo más conocido y más valorado por todos los ciudadanos porque, al fin y al cabo, está contribuyendo a mejorar su calidad de vida.

Nosotros, como Grupo Socialista, apoyamos este acuerdo porque entendemos que el contenido del mismo se ajusta a las necesidades de este país. Desde luego, estamos convencidos de que hay que ir despacio, en el caso de que tengamos prisa, porque si vamos muy rápidos es posible que no sepamos sacar adelante todo lo que de bueno y provechoso tiene el mundo de las telecomunicaciones para mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos de este país.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Secretaria General, ¿tiene algo que añadir?

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): Creo que no, porque el señor Morlán no ha planteado ninguna cuestión que yo deba responder. Ha apoyado este acuerdo estratégico y yo quiero agradecersele desde aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Secretaria General. Bienvenida, como siempre, y hasta la próxima.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA AEREA «BINTER CANARIAS» (ALVAREZ GONZALEZ), PARA QUE EXPLIQUE LA SITUACION DE LA COMPAÑIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001415.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto número 10 del orden del día, que es la comparecencia de don Javier Alvarez González, como Presidente de la Compañía Aérea Binter Canarias, ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, para que explique la situación de la Compañía, a petición del Grupo Parlamentario Popular.

Damos la bienvenida y la palabra al señor Alvarez González.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA AEREA BINTER CANARIAS** (Alvarez González): Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes.

Mi intervención para explicar la situación de la Compañía Binter Canarias va a tener tres partes. La primera va a suponer una breve recapitulación de la evolución de la Compañía durante los últimos años, en realidad desde su constitución, la segunda va a estar más centrada en los resultados del año 1994 y en la tercera trataré de explicar los planes y cómo abordamos el futuro.

Binter Canarias se constituyó como sociedad anónima el 18 de febrero de 1988 e inició su actividad el 26 de marzo de 1989. Su capital social está representado en la actualidad por 650.000 acciones nominativas, de las que 649.990 —es decir, su práctica totalidad— son propiedad de Iberia Líneas Aéreas de España. La misión encomendada a Binter Canarias, dentro del grupo de transporte aéreo, es efectuar este transporte aéreo entre las Islas Canarias, para lo que ha venido usando durante estos años aviones propios y otros aviones fletados a Iberia y a Aviaco. Desde el comienzo de su actividad ha ido haciéndose cargo en propio de la operación interinsular canaria del grupo. Así, en 1990, que fue su primer año completo de operación, transportó 570.189 pasajeros y en 1994, el pasado año, 1.912.952 pasajeros, que supuso la práctica totalidad de los pasajeros transportados por el grupo entre las Islas Canarias. El objetivo buscado con su creación fue la mejora del sistema de transporte aéreo interinsular, a través de un mejor ajuste de módulo de avión utilizado, del incremento de frecuencias en los enlaces y de una mayor flexibilidad y capacidad de reacción ante las necesidades de la demanda. La utilización de Binter como operador interinsular ha hecho que el número de vuelos entre las islas se haya duplicado, pasando de 19.743 en 1988 a 37.986 en 1994.

Para conseguir estos objetivos, se dotó a la compañía de aviones turbohélice, que se fueron recibiendo entre di-

ciembre de 1988 y enero de 1992. Desde esa fecha, la flota propia de la compañía está compuesta por cuatro unidades CN 235, de 40 plazas, y seis unidades ATR 72, de 68 plazas. Muy recientemente, hace muy pocos días, ha incorporado como aviones propios cuatro aviones DC 9, de 105 plazas. La inversión total efectuada en su momento en los aviones y sus repuestos asciende a 13.200 millones de pesetas, y para su financiación se obtuvieron ayudas Feder por valor de 3.000 millones de pesetas y un crédito del Banco Europeo de Inversiones por 4.000 millones de pesetas.

La compañía ha venido teniendo una operación deficitaria desde su constitución, y el accionista ha venido atendiendo esta situación mediante ampliaciones de capital y compensaciones de pérdidas. Dispone para su operación de una plantilla compuesta por pilotos, auxiliares de vuelo, técnicos de mantenimiento de aviones y personal de estructura. A 31 de diciembre de 1994, el total de personas ascendía a 283.

La atención en tierra a los aviones y pasajeros la hace Iberia, por medio de su organización de «handling». Sus billetes se distribuyen principalmente a través de agencias de viaje y también se venden en oficinas de Iberia, y realiza en propio el mantenimiento en línea de sus aviones, mientras que subcontrata, fundamentalmente a los fabricantes, el mantenimiento de los mismos.

Centrándome en la evolución reciente, voy a analizarles con datos el pasado ejercicio económico. En 1994, la compañía transportó, como antes dije, 1.912.952 pasajeros, poniendo en servicio para esto aproximadamente 2.600.000 asientos, lo que supone un 73,5 por ciento de coeficiente de ocupación. Este número de pasajeros supuso 25.332 menos que en 1993. Esta evolución negativa de la demanda ha tenido distintas causas: en primer lugar, la lenta evolución hacia el crecimiento del mercado doméstico después del descenso vivido a lo largo de 1993; en segundo lugar, ha tenido un efecto importante la saturación hotelera que tuvieron las islas durante los meses de verano —para hacerse una idea, antes he mencionado 25.332 pasajeros menos en el conjunto del año; de ellos, 25.000 se perdieron, utilizando este término, entre los meses de julio y agosto—; en tercer lugar, ha tenido impacto el comienzo de vuelos de otras compañías, centrados en las corrientes de mayor tráfico y operados con criterios marginales a precios inferiores a los de Binter Canarias. Quizá convenga aquí una mayor explicación en este sentido. Mientras que Binter Canarias tiene como objetivo dar servicio conjunto a todo el archipiélago, tramando las islas y con un importante componente de servicio público desde ese punto de vista, las compañías competidoras operan entre islas como una operación residual de sus vuelos peninsulares —aviones que vienen de la Península y tocan en dos islas a la vez—, comercializan ese trayecto interislas y, naturalmente, ese criterio de marginalidad les permite utilizar unos niveles de precio que no tienen nada que ver con los costes reales de la operación.

Los ingresos de la compañía han alcanzado en 1994 los 11.000 millones de pesetas, lo que representa un crecimiento del 3,5 por ciento sobre 1993. Por su parte, los cos-

tes han crecido en un 2,6 por ciento, alcanzando la cifra de 13.065 millones de pesetas. Esta evolución de ingresos y gastos ha supuesto que el resultado de la actividad, antes de resultados extraordinarios, presente una pérdida de 2.065 millones de pesetas, con una débil mejora de 43 millones de pesetas sobre el resultado obtenido el año anterior, que fue de 2.108 millones de pesetas negativos. Los resultados extraordinarios han sido de 140 millones de pesetas frente a los 495 del año anterior. Por ello, el resultado después de impuestos ha sido de 1.386 millones de pesetas de pérdidas, empeorando, fruto de esta distinta cuantificación de los resultados extraordinarios, los 1.161 millones de pesetas de pérdidas del año 1993.

La estructura de gastos de la compañía es la siguiente: los gastos de personal suponen el 17 por ciento, los gastos de operaciones el 64,7 por ciento —y destacan en esta partida los correspondientes al fletamiento de aviones, que suponen el 16,4 por ciento; a «handling», que suponen el 12 por ciento; comisiones a agencias, el 8,4 por ciento, y sistemas de reservas, el 5,9 por ciento—; los gastos generales representan el 18,3 por ciento, y entre ellos destacan las amortizaciones, que suponen el 9,6 por ciento.

Durante el año 1994, se han producido además variaciones importantes en algunas partidas de coste. Destaca, en primer lugar, el incremento en los costes de mantenimiento de los aviones, ocasionado por el cambio de criterio de los fabricantes, que ha supuesto un aumento de 300 millones de pesetas sin apenas variación de actividad; la aplicación de cargos por manejo de mercancías, con un impacto de 170 millones de pesetas, y el incremento unitario de las tasas de navegación aérea, que ha sido superior al 20 por ciento.

El capital social al cierre del ejercicio es de 3.400 millones de pesetas y la aplicación de los resultados que he mencionado reduce los fondos propios de la sociedad a 637,5, con lo que se hace necesario tomar medidas por parte del Consejo de Administración.

La deuda de la sociedad está constituida por el crédito del Banco Europeo de Inversiones para la compra de los aviones, cuyo principal comienza a devolverse en este año 1995 —este crédito ha tenido, por tanto, cuatro años de carencia—; un crédito otorgado por Iberia al comienzo de la actividad y una pequeña cantidad dispuesta de pólizas de crédito abiertas con instituciones bancarias.

La plantilla al 31 de diciembre era de 283 personas, con un aumento de dos personas respecto de la misma fecha de 1993, y distribuida como sigue por grandes colectivos: 75 pilotos, 57 auxiliares de vuelo, 83 personas de mantenimiento, 26 personas en áreas de tráfico y 42 personas de estructura.

Mencionaré, por último, que la calidad de la operación es notable. En 1994 se han efectuado más de cien vuelos diarios como media, con una regularidad —es decir, con un cumplimiento del programa— del 98 por ciento y una puntualidad —medida como se mide tradicionalmente en la industria, en quince minutos— del 92 por ciento.

A lo largo de estos años de operación, la compañía ha ido asentando su imagen y su nivel de servicio en el archipiélago, al tiempo que ha ido produciéndose un proceso de

maduración interno que permite decir que Binter Canarias está en la actualidad asentada en las Islas Canarias como su principal sistema de transporte. Un elemento significativo de esta maduración interna ha sido la firma del primer convenio colectivo con el personal de tierra y auxiliares de vuelo, firma efectuada este mes de marzo.

Después de haber alcanzado estos objetivos de asentamientos en el mercado y de organización y maduración interna, se trata ahora de orientar a la empresa a la búsqueda de la rentabilidad como garantía de funcionamiento futuro. La obtención de la rentabilidad es, desde mi punto de vista, del interés no sólo del accionista, lo cual es obvio, sino de la sociedad canaria, por cuanto la rentabilidad para una empresa es garantía de estabilidad, y esta necesidad de obtener rentabilidad se hace más acuciante en el entorno liberalizado en el que desarrolla su actividad, con la consiguiente entrada de la competencia.

Con este objetivo, la compañía está abordando distintos programas para su desarrollo a lo largo de 1995. Destaca entre ellos, en primer lugar, el acuerdo alcanzado con los representantes sociales para negociar las condiciones de un plan de futuro. En el marco de la firma del convenio colectivo que antes mencionaba, se ha llegado a un acuerdo por el cual los representantes de los colectivos de la compañía entienden y aceptan que es necesario negociar un plan que permita garantizar, en la medida de lo posible, el futuro de la empresa.

Otra acción relevante que he mencionado también antes ha sido la firma con Iberia de un contrato de alquiler con opción a compra de cuatro aviones DC 9, de 105 plazas. Este tipo de avión venía operando en régimen de fletamiento tradicionalmente entre las islas y desde el 1 de abril su operación es responsabilidad de Binter en su totalidad.

Otro programa importante es el que se ha implantado desde el comienzo de la temporada de verano, el pasado 26 de marzo, y es el concepto de compra directa de billetes, que esperamos mejore a la vez la accesibilidad a los vuelos del público y el coeficiente de ocupación. El principal objetivo de este nuevo sistema es conseguir eliminar la saturación de vuelos que se venía produciendo tradicionalmente por el uso de reservas ficticias en los mismos —lo cual en ocasiones suponía la imposibilidad de acceso al público canario, por encontrarse teóricamente los aviones llenos, cuando en realidad los aviones operaban después con plazas vacías— y naturalmente, desde nuestro punto de vista, la oportunidad de conocer con más precisión la situación real de la demanda y, por tanto, responder a ella con nuestro programa de vuelos más efectivamente.

Además de estos programas estamos profundizando en la acción comercial, tratando de desarrollar nuevas oportunidades de negocio. Entre ellos destacaría la acción que, comenzada débilmente el año pasado, está entrando ahora en un proceso de mayor intensidad: los vuelos que estamos haciendo desde el archipiélago a Funchal; nuevos conceptos tarifarios (a partir del comienzo de la temporada de verano hemos puesto en marcha en el mercado una serie de descuentos tarifarios, cumpliendo determinados conceptos y en determinados vuelos), y tratar de desarrollar mejor las oportunidades de carga interinsulares, etc. Todo ello debe

permitirnos mejorar de forma sustancial la cuenta de resultados de la compañía en el actual ejercicio económico, y de hecho nuestra previsión es cerrar 1995 con unas pérdidas después de impuestos inferiores a los 800 millones de pesetas.

Confío en haber sido capaz de darles una descripción de la situación con esta breve presentación.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Soriano, en nombre del Grupo Popular, que es quien ha solicitado la comparecencia.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: En primer lugar, quiero dar las gracias al Presidente de Binter por su comparecencia en esta Comisión a petición del Grupo por el que hablo en estos momentos.

La situación de la Compañía Binter, desde su entrada en funcionamiento en el mes de marzo de 1989, si bien ha ocasionado un incremento lógico en los ingresos, también observamos que año tras año el aumento de los gastos ha sido desmesurado. En el año 1989, en número redondos, 1.500 millones; en 1990, 3.700 y pico millones; en 1991, cerca de 5.500 millones; en 1992, cerca de 10.000 millones; en 1993, cerca de 12.000 millones; y en 1994, dato que no tenía y que acabo de oír ahora, más de 13.000 millones de pesetas. Aquí se observa un incremento permanente y continuo de los gastos.

Creo que el punto fundamental es analizar los gastos que se ocasionan como consecuencia de la gestión de Binter. Debo señalar de antemano que, en cuanto al número de pasajeros transportados en 1994, en una reciente contestación parlamentaria se nos había dicho por escrito que eran 1.890.000 y ahora se nos dice —si no he oído mal— que son 1.912.952, con lo cual los datos dados al Senado no coinciden con los que se nos dan ahora aquí.

Quisiera hacer especial hincapié en los servicios carísimos que está pagando Binter a Iberia. Me gustaría que el señor Presidente nos pudiera dar algún dato. Por ejemplo, cuánto se ha pagado a Iberia en 1994 por el alquiler de aviones, cuánto se ha pagado a Iberia por la utilización del sistema Amadeus, cuánto se ha pagado a Iberia por el «handling», cuánto se ha pagado a Iberia por los puntos de venta y facturación. Cada vez se extiende más la opinión en las Islas Canarias de que Binter se crea para que Iberia pueda disfrazar pérdidas y por este motivo tener unos ingresos como consecuencia de estos capítulos que, como digo, está pagando Iberia.

En cuanto a la flota, tenemos que decir que van a desaparecer en la nueva programación, según tengo entendido, los cuatro CN 235, aviones que, por lo visto, ahora se ha comprobado que no son los adecuados. Se han adquirido cuatro aviones DC 9, con una antigüedad, según creo, de 30 ó 40 años, con 30.000 ó 40.000 horas de vuelo. Son aviones que van a disparar el gasto de conservación y consumen mucho más combustible que los ATR. En definitiva, no sé hasta qué punto ha sido rentable la adquisición de estos aviones, que primero eran de Aviaco, luego de Iberia, después de Binter, y he llegado incluso a ver aviones donde en una mitad ponía Iberia y en la otra mitad

Aviaco. No sabe uno, en este grupo que tiene Iberia, en qué compañía vuela.

Por las noticias que tenemos, estos aviones no cumplen las normativas sobre ruido establecidas por la Unión Europea y por Estados Unidos y deben ser desguazados en breve plazo. Está prohibido venderlos a terceros países y, según tengo entendido, el primero de ellos debe dejar de volar en 1997. La rentabilidad de estos aviones es más que discutible y está por ver —supongo que lo aclarará el Presidente de la Compañía— la seguridad en los vuelos de unos aviones con tanta antigüedad y tantas horas de vuelo. Según tengo entendido —y me gustaría que lo aclarara el Presidente— la tripulación de estos aviones va a ser de Iberia, lo cual supondrá un sobrecoste importante en relación con las tripulaciones de Binter y que alguien lo ha calculado en 600.000 pesetas diarias.

Con independencia de los datos que se han dado acerca de las cuantiosas pérdidas que año tras año viene soporlando la Compañía, me gustaría que se nos hablase también algo sobre la posibilidad de ahorro en el gasto. Hay ciertas líneas —me imagino que el Presidente tendrá también datos— donde quizá quepa utilizar un sistema similar al puente aéreo que existe entre Madrid y Barcelona (las líneas Tenerife-Gran Canaria posiblemente puedan facilitarlo), porque en estos momentos la impresión que tenemos es que con el nuevo sistema se van a reducir vuelos. Según nos ha dicho el Presidente, se han aumentado las frecuencias con los aviones pequeños, pero ahora con la introducción de los DC 9 se deben suprimir del orden de 500 vuelos, lo cual va a ser importante, y la reducción de frecuencias puede suponer un 13,8 por ciento.

Me gustaría que se nos indicara por parte del Presidente qué hay sobre la posibilidad de la venta de Binter, empresa que, como digo, desde el año 1989 hasta ahora no ha hecho sino perder. Si bien se dice que en 1996 las pérdidas van a ser del orden de 800 millones —no van a llegar a los mil millones—, tenemos serias dudas de que los cálculos que haga Iberia coincidan luego con la realidad.

También me gustaría que el presidente nos hablara del nuevo sistema de facturación. Parece ser que ahora no funciona el Amadeus, con lo cual se podrá ahorrar un dinero en relación con lo que se pague a Iberia. Funciona el nuevo sistema FCR y lo cierto es que ya está generando bastantes problemas, o por lo menos las agencias de viaje protestan de su eficacia. En concreto, en Semana Santa se han producido gravísimos problemas. Yo he padecido problemas para ir a la isla de La Palma. Por la impresión que tengo, en los momentos clave, como pueden ser Semana Santa, Navidades, etcétera, se siguen generando nuevos problemas que no se resuelven por parte de la Compañía.

Con independencia de esta supresión de vuelos, y en relación con el personal, me gustaría también que se nos aclarara en qué han consistido las medidas salariales introducidas en el grupo Iberia y que me imagino que a Binter también le serán aplicables, cómo se ha llevado a cabo la reducción de un 8,5 por ciento de los salarios de 1993 y cómo se ha mejorado la productividad. Por parte de Iberia se ha dicho que, a cambio de la reducción salarial, se iba a mejorar la productividad en la Compañía.

Por otra parte, es de sobra conocido que hay problemas de personal —ahora se acaba de firmar un convenio con el personal de Binter, pero hasta la fecha sólo lo había con los pilotos— y yo tengo noticias de que con frecuencia se producen problemas laborales que incluso dan lugar a resoluciones judiciales, con la imposición de sanciones por no querer pagar la Compañía a un piloto durante el tiempo que ha permanecido en situación de baja. Esto dio lugar a una inspección laboral con multa de 500.000 pesetas a la Compañía, resultando que ésta se ve obligada a readmitir a un piloto en virtud de una sentencia que declara nulo el despido y, sin embargo, luego, mientras dura la tramitación del recurso, la Compañía le abona la retribución que venía percibiendo con anterioridad a producirse los hechos que motivaron el despido, eximiéndole de prestar servicios por lo que la retribución se entregará sin compensación alguna. Esto es algo inconcebible y yo no entiendo cómo es posible que, después de una sentencia judicial desfavorable para la Compañía, se le siga pagando a una persona sin prestar servicio. Yo creo que lo lógico es que se le utilice en la prestación de esos servicios.

Por último, y estoy apuntando sólo los problemas, se habló de unas nuevas tarifas de carga, a mediados del año pasado, que motivaron protestas por parte de los cosecheros de flores y plantas, y sobre lo que tengo aquí recortes de prensa. Me gustaría que se nos dijera si esas nuevas tarifas de carga se van a aumentar o no.

En esta primera intervención y a grandes rasgos, éstas son las cuestiones que yo he querido plantear.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el Presidente de Binter Canarias.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA AEREA BINTER CANARIAS** (Alvarez González): Es cierto que la evolución de gastos de la Compañía a lo largo de los años que S. S. ha mencionado ha sido muy elevada, pero yo creo que hay que tener en cuenta, como he mencionado al principio de mi intervención, que la Compañía se ha ido haciendo cargo paulatinamente de más y más servicios. Es decir que esos incrementos importantes de gastos han ido acompañados de unos incrementos de actividad equivalentes. Los años comparables son 1993 y 1994, en los que la Compañía ya tenía en propio toda su actividad, aunque bien es cierto, como usted ha mencionado, que parte de ella estaba fletada a Iberia o Aviaco, y éstas son las comparaciones que podemos considerar homogéneas. En esos años, como he mencionado antes, los gastos han subido de 12.736 millones a 13.065, es decir, un 2,6 por ciento, cifra que sin duda es satisfactoria, aunque probablemente para la gestión hubiera sido mejor —y ése fue nuestro esfuerzo— conseguir que la actividad se realizara sin este incremento de gastos.

También he tratado de explicar en mi intervención, quizá excesivamente breve, que ha habido causas, en parte fuera de nuestro control, que han producido este aumento de gastos. He mencionado expresamente el incremento de 300 millones de pesetas, que prácticamente responde a la diferencia entre los gastos totales de los dos años deriva-

dos de las nuevas condiciones que los fabricantes de los aviones ponen para el mantenimiento de los mismos, tanto el fabricante de los aviones ATR como el fabricante de los aviones CM 235.

Lamento no conocer el texto exacto de la pregunta del Senado que usted ha mencionado con 1.890.800 pasajeros al cabo del año. Sin duda es un error que yo verificaré e informaré de nuevo a la Presidencia de esta Comisión de la cifra exacta, tratando de obtener una explicación sobre la primera respuesta que se dio por escrito.

Dentro de los servicios que Binter compra a terceros, efectivamente Iberia figura como un proveedor importante. En concreto, figura en algunas de las partidas que usted ha mencionado, la primera de ellas, sin duda, el alquiler de aviones, por el que se pagaron 2.243 millones en 1993 y 2.137 en 1994. Esa partida se redujo aproximadamente en 107 millones de pesetas entre estos dos años.

He mencionado en mi intervención que el «handling» lo presta Iberia, como seguramente conocen ustedes, como primer concesionario en todo el territorio nacional. En las Islas Canarias es donde precisamente se ha abierto el proceso de liberalización y existen ya segundos operadores tanto en Las Palmas de Gran Canaria como en Tenerife y próximamente en Fuerteventura y en Arrecife, pero en el resto del territorio nacional es Iberia quien presta los servicios de «handling» a todas las compañías.

Por estos servicios de «handling» de pasajeros se han pagado a Iberia 1.574 millones de pesetas en el año 1994. Esto representa aproximadamente el 12 por ciento que antes he mencionado sobre los 11.000 millones de pesetas de ingresos o sobre los 13.000 millones de costes. Si tenemos en cuenta la singularidad de la operación canaria con numerosísimos vuelos, como antes he comentado —37.000 vuelos al año y una etapa media muy corta—, ese porcentaje de gastos de «handling» sobre el total de gastos de la Compañía no se puede considerar dentro de la industria como un porcentaje excesivamente elevado. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

En las otras dos partidas la situación no es exactamente la misma. En el caso de Amadeus, esa sociedad no es Iberia, sino que es diferente, aunque efectivamente Iberia es accionista. Sin embargo, es una sociedad que establece unos precios con carácter mundial y general para todas las compañías aéreas. No existe aquí ventaja ninguna para ninguna compañía ni para situaciones particulares. Es Amadeus quien establece los precios para su distribución por ordenador en el mundo entero, en ecus, para todas las líneas aéreas que se acogen a este sistema de reservas.

Por los puntos de venta y de facturación Iberia percibe de la Compañía la comisión IATA, es decir, la que percibe cualquier agencia de viajes por la emisión de un billete, que es del 9 por ciento. No existe aquí otra consideración para Iberia como proveedor que la de cualquier otro punto de venta u agencia de viajes más.

De cara a la temporada de verano y seguramente con posterioridad, sobre todo si la demanda crece y la Compañía tiene que crecer en su actividad, no está previsto el cese de operación de los aviones CN 235, que continuarán operando durante este verano, dado que la operación ahora es

en propio y, siendo en propio, presentará una mejor economía que la que presentaba cuando era en fletamento, en el que, como cualquier proveedor, la persona que ponía los aviones a disposición imputaba sus costes. Como ahora es Binter la operadora, después de producirse el proceso de maduración que antes mencionaba, nosotros pensamos que va a existir una importante mejoría económica, que pretendemos acentuar con un uso más intensivo de estos aviones. Eso supone que en la mayor parte de los enlaces, aun cuando existan reducciones porcentuales pequeñas sobre el número de vuelos que se van a efectuar, del orden de un 4 o un 5 por ciento, estas reducciones en el número de vuelos se ven acompañadas de incrementos en el número de asientos. Quizá le podría poner algunos ejemplos mirando en concreto a las previsiones para el programa de verano en el mismo orden en que lo tengo en este documento.

Entre Las Palmas-Arrecife se reduce el número de asientos en un 2,4 por ciento, tratando en este caso de ajustarnos a la demanda, mientras que efectivamente se reduce por uso de otro tipo de material el número de vuelos en un 20 por ciento. Entre Gran Canaria-Fuerteventura se reduce el número de vuelos en un 4,9 por ciento, pero se incrementa el número de asientos en un 12,2 por ciento. Es decir que a lo largo del programa de verano no existe para nosotros ninguna intención de producir una reducción masiva en nuestra oferta. Sí existe indudablemente, en esta búsqueda de la rentabilidad que mencionaba al principio como objetivo primordial de la Compañía, la intención de conseguir un mejor coeficiente de ocupación, tratando siempre de mantener adecuados niveles de servicio, de ajustar, con la mayor capacidad que esté en nuestra mano, nuestra oferta a lo que entendemos que es la evolución de la demanda.

Los aviones DC-9 que la compañía ha adquirido en estos momentos en régimen de alquiler con opción a compra, son aviones equivalentes a los que utilizan muchísimas compañías en el mundo. No sé decir la cifra exacta, pero hay muchos más de mil aviones de este tipo volando en todos los países. De hecho una de las compañías punteras de los Estados Unidos, Northwest Airlines, está poniendo a aviones como éstos en disposición de prolongar su vida durante diez o quince años más mediante la aplicación de elementos atenuadores de ruido y cierta modificación en sus interiores.

Por otra parte, y dadas las circunstancias de Binter Canarias estos aviones son acogidos técnicamente al capítulo II, de normativa de ruido de la OACI y cumpliendo determinadas condiciones de años de vida, cumpliendo determinadas condiciones de proporción de este tipo de aviones en la flota, etcétera, se ha de producir su paulatina retirada hasta el año 2002, salvo que se incorpore a los mismos silenciadores en los motores, atenuadores de ruido que les permiten (es la operación que he mencionado anteriormente que está efectuando la compañía americana) prolongar la vida de forma casi indefinida. Hay que pensar, como S. S. ha mencionado, que estos aviones tienen del orden de 40.000 horas pero el avión en estos momentos más volado de esta flota en el mundo, y que continúa volando, tiene 90.000 y el fabricante da garantías para estos aviones hasta

las 120.000 horas de vuelo, por tanto, de alguna forma si lo parangonáramos con la vida humana estos aviones estarían empezando a entrar en una madurez razonable. No son aviones caros, son aviones magníficos y desde el punto de vista de la seguridad cumplen, han cumplido en su operación en Iberia y cumplirán durante los años que estén en operación en Binter todos los requisitos que la aviación civil española exige para la operación de los aviones. De hecho, el primero que se ha incorporado a la compañía pintado con los colores de Binter ha sido sometido en Iberia a una revisión general, operación que consiste en desmontar muchos elementos del avión, revisar toda su estructura, etcétera. Por consiguiente, el avión queda en absolutas condiciones, tras un vuelo de salida después de este tipo de revisión que es obligatorio de una duración de cinco o seis horas en el que se prueban todos los sistemas.

Hemos analizado con mucha atención —y seguimos analizando— por cuanto podría tener un importante beneficio económico para la empresa la oportunidad de implantar un puente aéreo (entendido el puente aéreo como la operación de vuelo sin reserva, es decir, llegar al aeropuerto y subirse al avión sin más) entre Tenerife y Gran Canaria. A nosotros no nos salen las cuentas y no creemos que estemos en disposición de dar ese nivel de servicio que se requiere. Hay que pensar que el año pasado entre Tenerife y Gran Canaria transportamos por encima de 400.000 ó 450.000 pasajeros, mientras que en el puente aéreo Barcelona-Madrid —el que S. S. ha mencionado— se transportaron más de dos mil millones de pasajeros. De hecho le puedo comentar que ni siquiera en el segundo enlace más importante de Iberia que es Barcelona-Palma de Mallorca, con casi un millón de pasajeros al año, el concepto puente aéreo en estos términos de llegar y volar, que es el concepto que Iberia aplica en los vuelos Madrid-Barcelona, no nos resulta oportuno implantarlo, no sólo desde el punto de vista de la rentabilidad de la operación, sino desde el punto de vista de equilibrio entre esta rentabilidad y el nivel de servicio que se puede dar al público.

Como antes he mencionado, la reducción de frecuencias está asociada a un uso más intensivo de aviones de mayor calibre y prácticamente en ningún caso supone reducción de asientos, por tanto, desde este punto de vista supone reducción de la oferta de la compañía.

El accionista de Binter (y hablo hasta donde yo sé, hablo aquí como Presidente del Consejo de Administración de la Compañía) debe saber que la compañía Binter no está puesta a la venta. Sí conocemos, por informaciones, que el Gobierno canario tiene interés en contemplar eventuales negociaciones acerca de esta posibilidad y nosotros siempre que esto se concrete estaremos dispuestos a entrar en cualquier tipo de conversación con el Gobierno canario, pero como iniciativa del accionista he de decir que la compañía no está puesta en venta, como eventualmente podría haber sido.

Sabemos que el nuevo sistema de facturación precisamente por ser una novedad va a requerir cierto tiempo de asentamiento, cierto tiempo de maduración del mismo hasta tanto se produzca en los usuarios canarios y en las agencias de viaje el acomodamiento a los nuevos hábitos.

Estamos seguros, sin embargo, que cuando esto se produzca el nivel de calidad del servicio, desde el punto de vista de accesibilidad de los pasajeros a los aviones y de seguridad en la oportunidad del viaje, va a ser muy superior al que hay en la actualidad y en cualquier caso este sistema no tiene ninguna relación con problemas puntuales que haya podido haber de oferta en Semana Santa. Según el análisis que nosotros hemos hecho es posible que pueda haber habido problemas puntuales como el que S. S. menciona, que ha sido afectado por uno de ellos, pero es evidente que en una situación punta es difícil atender todas las oportunidades que hay; sin embargo, la compañía ha hecho todo tipo de esfuerzos, en algún momento esfuerzos excesivos, como, por ejemplo, poner un vuelo para rescatar pasajeros cuya intención al acceder al aeropuerto había sido volar con otra compañía que les dejó plantados. No hemos tenido particularmente conocimiento y hubiéramos atendido al mismo con antelación, al conocer un problema puntual. Nuestra voluntad —lo he mencionado en mi primera presentación— es tratar de conseguir un equilibrio lo más razonable posible entre la ejecución de un servicio público y obtener la rentabilidad, pero siempre desde la conciencia de que Binter Canarias es el principal sistema de transporte que existe entre islas y ello representa una determinada obligación que siempre estamos dispuestos a atender.

No existe hasta el momento —no sé si lo he entendido bien— una reducción salarial en Binter. No sé si S. S. se refería a Binter o a Iberia cuando ha hablado del ocho y medio por ciento y de la productividad. Efectivamente en Iberia se ha llegado a algunos acuerdos. En el caso concreto de Binter Canarias se ha llegado a un acuerdo con los sindicatos —como mencionaba en mi presentación— con la idea de elaborar un plan de futuro y hay muchas probabilidades de que ese plan de futuro deba pasar por esfuerzos por parte de la plantilla, esfuerzos que en estos momentos, estando como estamos en proceso de elaboración de ese plan, están sin concretar todavía, por tanto, hasta el momento sin negociar y, obviamente, sin aplicar. No existe un parangón con la situación de Iberia ni hay un traslado inmediato de los acuerdos de Iberia en este aspecto a ninguna de las compañías del grupo de transporte aéreo. En todas ellas estamos trabajando en la misma línea, pero en todas ellas estamos negociando con los representantes sociales, de acuerdo con las condiciones específicas de cada una de las compañías.

Hemos tenido, desgraciadamente —porque no es algo agradable—, problemas de tipo laboral con algunas personas; todas las compañías creo que a lo largo de su ejecución tienen este tipo de problemas. En el caso concreto que usted menciona de un piloto despedido, en primera instancia el despido fue declarado procedente; en su recurso, en segunda instancia, se declaró el despido nulo y, por consiguiente, esta persona está en estos momentos de alta en la compañía y siendo como es piloto y no teniendo, como no tiene, su licencia en vigor, por cuanto la tenía perdida ya como consecuencia de un período de baja muy prolongado, no llegando a recuperar el alta debido a otro tipo de complicaciones como concursos, etcétera, está pendiente

de efectuar los cursos adecuados para poder conseguir que esta persona dé la debida contraprestación a la retribución que se le está pagando.

El caso de las tarifas de carga es otro proceso de evolución de gastos en la misma línea que mencionaba al principio de mi contestación. La Compañía Binter ha ido asumiendo distintas cargas según iba produciéndose su mayor asentamiento; en 1994 se produjo el pago, que no venía efectuando, de determinados cánones que Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea impone al movimiento de mercancías en los aeropuertos, así como determinados cargos que ocasiona el «handling» en terminales de cargas de estas mercancías. En general, todo el sistema tarifario en Canarias no se puede decir que sea muy elevado, pero en el caso de las tarifas de carga, las vigentes antes de agosto de 1994 eran especialmente bajas, lo que hizo que aplicásemos unas nuevas tarifas tratando que la compañía no perdiera dinero en cada kilo que movía, situación que se producía de no aplicar esta subida. Efectivamente, fruto de negociaciones con instituciones canarias, aceptamos que a los cosecheros de flores y plantas, así como algún otro sector, no se les aplicaran estas tarifas mientras nosotros negociábamos, tanto con AENA como con Iberia, una rebaja en los cánones y cargas de estos artículos que antes he mencionado. Nuestra intención era tener resuelto este tema el 31 de marzo de 1995, pero no ha sido posible y, por tanto, hemos prolongado la situación tarifaria hasta el 30 de abril, confiando que conseguiremos estas consideraciones especiales de cánones y cargas que nos permitan mantener los actuales niveles tarifarios para esos artículos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Soriano, ¿desea alguna aclaración más?

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: La opinión del señor Presidente de Binter es que en el año 1995 las pérdidas van a ser inferiores, y a mí se me ocurre hacerle una última pregunta: ¿Cómo considera que va a repercutir en la Compañía Binter la competencia no sólo de otras compañías aéreas sino fundamentalmente de las nuevas líneas marítimas que unen las islas con ferrys y con otros barcos rápidos? Yo entiendo que eso va a repercutir en un menor número de pasajeros para la Compañía Binter, luego no me encajan muy bien sus expectativas optimistas con esta competencia que yo creo tiene que estar ya afectando a la Compañía Binter.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra el señor Alvarez.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA AEREA BINTER CANARIAS** (Alvarez González): Efectivamente, cada vez con mayor intensidad, está teniendo lugar esta competencia de compañías aéreas que, como decía anteriormente, además se establecen en las corrientes de tráfico más intensas y muy específicamente entre las dos islas mayores, cuestión que se deriva fundamentalmente del tipo de operación que emplean. Baján de la península con pasajeros para las dos islas, tocan primero una de ellas,

tocan después la segunda, comercializan el tramo intermedio y, naturalmente, lo comercializan a precios que una compañía asentada, con una operación regular y que se ve obligada a mantenerla en el tiempo, no puede alcanzar. Sin duda alguna, está afectando en el número de pasajeros. De hecho, entre Las Palmas y Tenerife, desde el mes de febrero, hemos hecho una pequeña reconsideración del programa, justamente alrededor de los momentos en que estas compañías están operando esos tráficos, puesto que estábamos notando de manera agudísima en el coeficiente de ocupación de los aviones próximos a estas operaciones la retirada de pasajeros.

Como sabe usted, la operación del Jet Foil de Trasmediterránea viene conviviendo con la operación de Binter durante estos años digamos que de manera razonable; de alguna forma hemos segmentado el mercado, de manera que hay quien prefiere volar con Binter y quien prefiere utilizar los servicios de Trasmediterránea. Se ha introducido recientemente la novedad, específicamente entre Gran Canaria y Tenerife, de la nueva línea marítima que opera además dando oportunidad de transportar el coche a unos precios muy bajos y entre puntos próximos, de manera que se reduce bastante lo que es el tiempo de tráfico marítimo. Nosotros creemos que esto nos va a afectar fundamentalmente en los tráficos turísticos que hasta el momento la compañía llevaba. Es difícil establecer una cuantificación de cuánto puede suponer, pero sí vemos con cierta preocupación la próxima temporada de verano por las dos razones siguientes. En primer lugar, esta introducción de la competencia, con unos precios muy atractivos para el tráfico turístico; y en segundo lugar, la reproducción para bien de las Islas Canarias, de la situación de saturación hotelera del año pasado, lo cual reducirá la movilidad, sin embargo, no esperamos que esta reducción de movilidad se produzca más acusadamente que el año pasado, con lo cual lo que haríamos sería repetir el tráfico de ese año.

Nuestro esfuerzo principal es, por una parte, la reducción de costes con este plan de futuro. La aplicación de los vuelos FSR, del nuevo sistema de acceso a los vuelos o acceso a la compra del billete, que esperamos ha de tener un impacto positivo en la cuenta de resultados de la compañía, la operación en propio de los DC-9 y, desde el punto de vista comercial, la nueva operación de Funchal, que va a suponer unos ingresos importantes para la empresa. Estamos pendientes de ver cómo reacciona un mercado que no está realmente habituado a esa política de descuentos. Como mencionaba, hemos empezado a establecer descuentos en algunos vuelos tratando precisamente de combatir esta situación de competencia de precios nueva a la que nos vemos abocados. En todo caso, nuestra previsión presupuestaria para el año 1995 contempla ya todo este tipo de fenómenos; los meses transcurridos se ajustan a las previsiones que teníamos y confiamos en que todo este tipo de acciones que tenemos en marcha nos permitan mejorar la cuenta de resultados de la compañía en la medida que estamos planteando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia) ¿Grupos que desean fijar su posición? (Pausa.)

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

El señor **MARTÍN MENIS**: En primer lugar, quería dar las gracias al Presidente de Binter por su comparecencia en esta Comisión.

Para no efectuar una intervención larga, voy a ir directamente al grano.

Creo que a nadie se le puede ocultar que Canarias sería una región sustancialmente diferente en su estructura social y económica si la evolución de la industria del transporte aéreo hubiera sido diferente en los últimos 30 años. El grado de dependencia de Canarias del transporte, indudablemente es muy superior al del resto del territorio peninsular y al del resto del territorio europeo, por eso querría referirme a un informe del año 1993, del Stanford Research Institute, instituto que ha elaborado informes para IATA, instituto de prestigio y de solvencia.

El informe dice lo siguiente: Binter Canarias se ha mostrado incapaz de operar en Canarias a unos costes tales que, sin variar las tarifas existentes, obtenga un adecuado nivel de rentabilidad. Las consecuencias de esta incapacidad para alinearse con los costos promedios de otros operadores regionales son dos, ambas muy graves para Canarias. En primer lugar, una empresa en situación de pérdidas crónicas es un instrumento sin capacidad para desarrollar, a medio y largo plazo, los servicios aéreos de la isla. Una empresa en situación permanente de pérdidas no puede realizar las nuevas inversiones que exigen la mejora y la expansión del servicio y, adicionalmente, se somete a la organización a unas condiciones de funcionamiento bajo presión que constituye un serio impedimento de buen funcionamiento. En segundo lugar, Binter Canarias y su matriz el Grupo Iberia ejercerán una continua presión para elevar el nivel tarifario y de esta forma compensar las pérdidas (costos excesivos) de la compañía. Las subidas tarifarias de 1992 (el informe es de 1993), casi un 18 por ciento en términos reales, confirmaban esta afirmación.

El informe, como suelen hacerlo los americanos, era largo y muy sustancioso en sus conclusiones. Recomendaba que había que fomentar el servicio de transportes aéreos interinsulares, el cual se debía explotar por una compañía con costes bajos, evitando que se produjeran situaciones como la que actualmente origina Binter Canarias, que presiona continuamente. Estamos hablando de la época del monopolio, no de hoy (por eso valoro la comparecencia del Presidente, porque indudablemente no nos encontramos en la misma situación) y recomendaba los monopolios. En aquel momento, el informe yo creo que era vital para Canarias, pero gracias a Dios la liberalización ha llegado. Durante muchos años hemos pagado unos sobrecostes enormes en el transporte en Canarias, tanto marítimos como terrestres. Esta mañana hablábamos de los sobrecostes que creo hemos pagado por la utilización de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias, por los costes de estiba y desestiba, por los costes del transporte y de las compañías, ya que los regímenes de monopolio nos llevaron a un sistema de precios no competitivos de compañías

muy poco eficaces y que al final hemos tenido que pagar los usuarios.

Es evidente que la competitividad hace que bajen los precios, y en la línea de la pregunta que hacía el Diputado señor Soriano, la competitividad en este momento entre los diferentes sistemas aéreos y marítimos va a redundar no tanto en una pérdida de mercado como en un aumento de usuarios, porque al tener unos precios más bajos pueden acudir al transporte más usual en la isla.

No quiero poner en duda la voluntad de la empresa ni de sus dirigentes, pero sí he de decir que la gestión ha de ser la más adecuada para que tengamos una compañía muy competitiva, con las medidas internas necesarias para ello, y creo que todavía no estamos en esa situación.

Voy a intentar concretar una serie de preguntas, las que pueda me las responde aquí y las que no desearía que lo hiciera con posterioridad por escrito.

En primer lugar, algunas preguntas referentes a costos, y voy a ser muy directo. Me gustaría saber si los costes de producción de Binter son mayores o menores que los de otras empresas privadas regionales o internacionales. Yo tengo referencias de costos de compañías internacionales que operan con precios bastantes más bajos que los de Iberia. Por ejemplo, compañías asiáticas que están operando hoy con costos muy bajos e incluso algunas europeas. Supongo que analizarán la competencia para saber cómo se mueven. Me gustaría conocerlo.

Asimismo, me gustaría conocer si los costes de producción de la flota DC-9, con pilotos de Iberia, son mayores que los costos de producción de los ATR o no. Es una pregunta, no es la hora de hacer valoraciones, sino de conocerlo.

Otra pregunta es ¿por qué, cuando llevamos casi ocho años, se está manteniendo una flota subutilizada, los CASA-Nurtanio gravando sobremanera los costes de explotación. Hace muchos años, cuando quien habla no era diputado y el Ministro de Industria era un canario, recuerdo que le fui a hacer una visita pues mostraba su honda preocupación porque estábamos convencidos de que el Nurtanio no iba a ser competitivo, no tenía la dimensión adecuada, no tenía el número de plazas y no era avión para Canarias. Hoy está demostrado y se sigue manteniendo. Yo creo que es una operación que hay que liquidar, no entendemos por qué no se liquida, porque nos interesa que la compañía baje sus costes.

Otra pregunta —y ha contestado a una parte— es cifrar los costes que Binter asume como consecuencia de la compra de los servicios a Iberia, especialmente el «handling». Me parece que ha cifrado el «handling» en el 12 por ciento. ¿Cuánto costaría si el «handling» lo hiciera la propia Binter? El «auto-handling» está permitido, lo podría hacer, lo están haciendo otras compañías, como Air Europa, y sabemos que con costes muy inferiores a los de Iberia. ¿Por qué no recurre a ellos y cuánto se podría ahorrar si hiciera «auto-handling»?

Respecto al sistema de reservas, sobre el que también ha preguntado el Diputado del Partido Popular Alfonso Soriano, que pidió la comparecencia, me gustaría hacer algunas concreciones. Yo creo que la única razón de cambiar

el sistema de reserva no son las falsas reservas. Por eso me gustaría saber qué otras razones han inducido a la compañía a empeorar el servicio —yo creo que se ha empeorado—, restringiendo las facilidades que el grupo Iberia da en otras partes del país a sus clientes para el uso del sistema de reservas.

Después me gustaría saber, también respecto al sistema de reservas, qué ahorro significa para la compañía el uso del nuevo sistema y la posible rebaja o introducción de nuevas tarifas más favorables como consecuencia de ese sistema nuevo. Los ahorros de costos de este tipo que se hacen a costa del usuario no deben mejorar la cuenta de explotación sin trasladarse al mismo. Antes nos decía que el sistema de reservas significaba el 5,9 por ciento que si lo multiplicamos por el 64 por ciento, que era el costo de operación, nos daría un 3,84. Si en vez del 3,84 se aplicara el 4 sobre los 13.000 millones de facturación, nos darían 520 millones de ahorro. No sé si todo es ahorro, una parte puede ser el nuevo sistema, pero desde luego esa parte debía repercutirse directamente sobre el cliente y no sobre la compañía.

El tercer punto es ¿qué medidas se piensan adoptar para corregir las graves deficiencias del sistema, especialmente la que impide hacer reservas en fechas señaladas, como los períodos vacaciones en que los canarios necesitan programar sus viajes con meses de antelación, igual que el resto de los españoles? Se puede cobrar algo por el sistema de reservas para pagar esas 300 pesetas que parece tiene el sistema de reservas, si se ha bajado primero indudablemente, lo que se ha ahorrado; pero, desde luego, debe de haber un sistema en el que la gente pueda programar sus vacaciones en verano. Si no, por muchos hoteles que nos sobren, una familia no podrá hacer una reserva con cuatro o cinco meses de antelación, como se hace en todas las compañías. Hay que tener en cuenta que no está hablando de una compañía con costes marginales, con precios muy bajos; estamos hablando de una compañía de servicio regular que presta un servicio público, como ha dicho el propio Presidente. Por tanto, como servicio público, debe dar ese sistema de reservas. Lo que no podemos tener es una compañía con costes marginales y una compañía de servicio público.

Respecto a la flota DC-9, hago una valoración y me gustaría que la hiciera el Presidente. Indudablemente, se trata de una flota antigua. ¿Aviaco tiene previsto renovar esa flota? Los canarios tenemos conocimiento de que la va a renovar y que está adoptando acuerdos para renovarla con los mismos aviones. Estoy convencido de que no hay problema de seguridad, pero nos gustaría saber si Aviaco está retirando y Binter colocándola. Asimismo, los planes que tendría la compañía para sustituir esa flota de DC-9 o si les van a poner silenciadores. El conocimiento que yo tengo respecto a los silenciadores es que algunas compañías los están poniendo, pero muchas los están desestimando porque es relativamente caro poner silenciadores a esos aparatos. Sobre todo, nos gustaría saber si hay un plan de la compañía para sustituirlos o piensa correr con ellos indefinidamente, cosa que tampoco pongo en duda. Lo que pido es información.

Respecto al futuro desarrollo de la compañía, ya ha dicho el Presidente que los planes de privatización o no de la compañía son planes del accionista y el accionista que toma la decisión es Iberia. No nos gustaría que se realizaran absorciones jurídicas y operativas sobre la compañía sin que fuera una operación totalmente clara y diáfana. Para una autonomía como la de Canarias, disponer de una compañía de este tipo es fundamental, no sólo para resolver los problemas de transporte, sino para realizar una política económica y social determinada. Por tanto, Binter debe estar siempre relacionada con las políticas económicas y sociales que realice la Comunidad Autónoma de Canarias. Por eso nos interesa seguir los pasos de Binter y su accionariado.

Por último, nos gustaría saber cuáles son los planes de Iberia para en el caso de que mantenga la compañía, como parece que la quiere mantener, equilibrar la cuenta de resultados. Parece claro que las nuevas directrices europeas exigen el equilibrio económico de las compañías. ¿Piensa seguir ampliando capital? ¿Qué medidas va a tomar? ¿Van a ser medidas tarifarias o de reducción de costos para ponerse a precios competitivos?

Agradecería que me enviara por escrito las datos correspondientes a las preguntas a las que no pueda responder en este momento. En cualquier caso, entiéndase que valoramos la gestión y el esfuerzo de los directivos de Binter, pero también entenderá —y, además, lo sabe perfectamente el Presidente— que para una autonomía como Canarias en transporte es un elemento fundamental, y no sólo tenemos el objetivo sino la necesidad de conseguir índices de competitividad como los mejores que puedan existir en cualquier compañía del mundo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Martín.

El señor **MARTINON CEJAS**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Presidente de Binter en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y agradecerle la detallada explicación que nos ha ofrecido.

Ya se ha dicho por parte de algún interviniente la importancia que el transporte tiene para el archipiélago. También es verdad que a veces se exagera demasiado en el sentido de que se pone mucho acento en la importancia que el transporte tiene en los costes de actividad económica en general en el archipiélago, y cuando se insiste tanto en el asunto del transporte se olvida otro tipo de estructuras comerciales malas que, desde luego, influyen mucho más que el precio de unas tarifas portuarias o aeroportuarias. No estoy intentando quitar importancia al transporte, pero me da la impresión de que algunos sólo ven en el transporte el culpable de que cierto tipo de servicios o de actividades económicas en Canarias tengan un coste superior a otros lugares cuando no sólo el transporte es el culpable de que eso sea así, sino también cierto tipo de estructuras comerciales, empresariales que son inadecuadas. Ojalá hiciéramos todos ese esfuerzo por modernizar la economía no sólo en el tema del transporte sin también en ese otro tipo de estructuras que, sin duda, afectan negativamente a la actividad económica canaria en general.

Me parece que la actividad de Binter en el archipiélago ha sido magnífica, puede decirse así. Creo que ha supuesto para Canarias un paso muy importante hacia adelante. Si no recuerdo mal, creo que le oí decir al Presidente que hay 100 vuelos diarios entre las islas, lo cual da idea de cómo ha influido la actividad de esta compañía para alcanzar un archipiélago mucho más cohesionado desde todos los puntos de vista.

¿El servicio que presta la compañía es un servicio satisfactorio? Sin duda, no. Yo aspiro a más, supongo que todos aspiramos a más, y quiero pensar que también los responsables, los directivos de la compañía —quiero pensarlo así, no he tenido una relación directa con ellos— también aspiran a dar un mejor servicio a unos precios más baratos, porque la sensación de que las tarifas son caras es un sentimiento general que posiblemente no esté injustificado, ya que se podrían mantener unas tarifas más baratas. También es verdad que no es una compañía que nació ayer, tiene una historia, tiene una herencia estrechamente vinculada al Grupo Iberia. Además, estamos en un momento de liberalización del transporte que, sin duda, dificulta alcanzar simultáneamente todos esos objetivos de reducción de tarifas, mejora del servicio y que, además, sea una compañía con beneficios; todos deberíamos aspirar a que sea una compañía pública capaz de prestar un buen servicio con unos precios magníficos para los ciudadanos y que, además, no pierda dinero.

Animamos a la dirección de la empresa a que continúe en esa línea de mejora, entendiendo que no es un momento óptimo para muchas exigencias, pero como creo que se está haciendo y por lo que le he entendido al Presidente, está en esa línea de un esfuerzo por reducción de costes y por mejora del servicio, le animo a que lo siga haciendo así.

Voy a hacer dos comentarios finales, uno de ellos en relación directa con la comparecencia. Al final me quedo con la idea de que se ha criticado el nuevo sistema de reserva de plazas. Todavía no tengo formada una opinión definitiva sobre este asunto, pero la actitud de la compañía me ha parecido valiente. No tengo claro que se ocasione perjuicio a algún ciudadano en particular; es posible que algún parlamentario haya querido volar a una isla y no haya podido porque no había plazas, cosa que le puede pasar a cualquiera y en cualquier sitio del mundo, supongo —si no hay plazas, no hay plazas—, pero no acabo de ver muy bien la relación entre el hecho de que un señor no pueda volar a un sitio porque no haya plazas y el sistema de reservas. Creo que son dos asuntos distintos. Me ha parecido una apuesta valiente y hay que dar un margen de tiempo razonable para ver si el sistema funciona e incluso llega a contar con la simpatía y el apoyo de los usuarios del servicio. Creo necesario esperar un tiempo razonable para ver cómo funciona este asunto.

Por último, señor Presidente de la Comisión, creo que sería cuestión de que la Mesa de la Comisión sugiriera a los comparecientes en general que si tienen que darnos muchos datos numéricos nos los proporcionara previamente por escrito. Hace años que dejé la facultad y aquella mala costumbre que teníamos, no sé si porque había pocos

libros o porque la fotocopiadora funcionaba con menos fluidez que actualmente, de tomar apuntes, y cada día me cuesta más tomar nota. Procuro que mis alumnos —hace poco he dado clases y todavía sigo intentando dar alguna— no tengan que tomar demasiados apuntes, sobre todo cuando hay tanto dato y tanto número, pese a la buena voluntad que he puesto y reconociendo, sin duda, que puedo ser un mal alumno, hay que aceptar que los alumnos somos buenos, malos y regulares y que a los malos también se nos debe prestar alguna atención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Esta Presidencia acepta la sugerencia, que comunicará al resto de los miembros de la Mesa cuando nos reunamos. Sin embargo, también tenga en cuenta que los comparecientes acuden a estas comisiones con un importante bagaje de información que dejan sobre la mesa que, a veces, como creo que es el caso del Presidente de Binter, no han comparecido en esta casa en muchas ocasiones para ofrecernos la información sobre el funcionamiento de la compañía, y espero que la próxima vez la sugerencia que usted hace sea aceptada o tenida en cuenta por los comparecientes y se pueda disponer de esa información. En cualquier caso, y tomando en consideración la sugerencia del señor Martín Menis, he de indicar que el compareciente tiene posibilidad de contestar con datos concretos en este momento y también puede responder con datos complementarios o más específicos que puede suministrar por escrito a esta Presidencia para hacerlos llegar a todos los grupos parlamentarios.

Señor Álvarez González, tiene usted la palabra para contestar a los comentarios que han hecho los grupos parlamentarios de Coalición Canaria y Socialista.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA AEREA BINTER CANARIAS** (Álvarez González): Lamentablemente, no voy a poder dar a SS. algunos datos, y después del comentario seguramente será mejor que los mande por escrito para que no haya posibilidad de que entre todos mezclemos o confundamos los datos pedidos y ofrecidos verbalmente.

No conozco el informe del Stanford Research Institute que usted mencionaba. Yo no creo que Binter Canarias sea una compañía de costes elevados. A la hora de comparar compañías aéreas se ofrece una enorme dificultad y es el tipo de red a la que sirven. Una compañía como Binter, con una etapa media de 170 kilómetros, no es en absoluto comparable con una compañía, que puede ser también de tipo regional, que tenga una etapa media de 300 kilómetros, o no es comparable con una compañía de tipo regional que opere entre dos o tres puntos con tres o cuatro vuelos diarios y con dos o tres aviones. Todo ese tipo de elementos, sin duda, hay que tenerlos muy en cuenta y muy probablemente los investigadores del SRI los hayan tenido, pero, en principio y salvo análisis más profundos, es una opinión que de entrada, así formulada sin más, me resulta difícil de compartir.

En todo caso, yo quedo comprometido en enviar —como decía el Presidente, soy novato en estas lides— no

sé si a la Presidencia de la Comisión o a su señoría —me dicen que a la Presidencia— los análisis que tengamos, y de los que no dispongo aquí en este momento, de costes comparativos entre Binter y empresas que tienen —digamos— la calificación de regional, lo cual sin duda alguna tampoco dice mucho, porque, para darle una idea, en la Asociación Regional de Compañías Aéreas Europeas (que, por cierto, ha premiado a Binter durante dos años consecutivos en la vida de la empresa), existen compañías como la British Midland, que es del tamaño de Aviaco, que opera reactores y que convive con compañías que tienen un par de aviones de 18 plazas. A la hora de elegir compañías, hay que precisar con bastante exactitud. Nosotros mandaremos estos datos de comparación.

Desgraciadamente —y esto es algo que lamento— tampoco tengo en estos momentos a mano los costes de producción de la flota DC-9 comparados con los de la flota ATR y naturalmente se los enviaré con toda celeridad.

Como antes mencionaba al Diputado señor Soriano, el CN235 se va a seguir utilizando y cumple una función importante, sobre todo en algunos enlaces de muy baja densidad; sus 40 plazas se ajustan bien a ese tipo de enlaces.

Yo creo que existen motivos que nos hacen trabajar sobre el sistema de reservas e indudablemente también hay un motor económico en la decisión. El 5,9 que yo mencionaba no era sobre el 64 sino sobre el total, lo cual supone que la facturación de reserva del año pasado haya sido de casi 800 millones de pesetas, cantidad que reduciremos, creo yo, con este sistema de una forma importante. Una vez que el nuevo sistema se instale en un modo de transporte como es el aéreo en las Islas Canarias, una vez que se produzca la acomodación del público y la acomodación de las agencias, creemos que va a suponer, desde luego, en ningún caso un empeoramiento del servicio, sobre todo porque el sistema contempla dentro de sí resolver problemas que sí podrían ser de una cierta gravedad, que es cuando se produzca una conexión de un vuelo de Binter con un vuelo de la compañía Iberia. En ese caso (dado que indudablemente ahí se funciona con el sistema Amadeus fundamentalmente, porque son compañías que venden en todo el mundo, no en un mercado local como Binter Canarias) en todos los vuelos habrá una serie de plazas destinadas a resolver este problema de conexiones, que entendemos nosotros que es el problema fundamental.

Tampoco me cabe duda de que en el desarrollo del sistema se irán produciendo deficiencias que iremos corrigiendo con el tiempo escuchando a todos los sectores implicados. En mi opinión, el servicio no va a empeorar y una vez que se produzca el hábito se vivirá con toda normalidad, como se vive, por ponerle un ejemplo, en el transporte ferroviario de la península, donde uno compra un billete, compra un asiento y no utiliza la reserva previa, teniendo en cuenta además que las limitaciones que existían anteriormente para este sistema han desaparecido y en estos momentos limita más el intervalo del programa de vuelos que el propio sistema; una vez que se vuelca el programa de vuelos en las pantallas y, por lo tanto, por así decirlo, se pone a la venta al público, se pueden comprar las plazas sin ningún problema. Es decir, que hay un ámbito temporal

equivalente al programa de vuelos vigente, que es el que permite conocer exactamente los horarios de los destinos a los que se quiere asistir.

Lo que yo he tratado de decir es que somos conscientes de que Binter presta, desde un cierto punto de vista, un servicio público, pero desde luego formalmente Binter no tiene la consideración de servicio público. Binter es una sociedad anónima que tiene pérdidas o beneficios en función de los elementos económicos de su gestión y de su actividad y cuyas pérdidas y beneficios sufraga en exclusiva un accionista, que es otra sociedad anónima. Es indudable que, a la luz de las nuevas legislaciones —tienen alrededor de un año— de la Unión Europea, sería posible convertir esta operación —y estamos considerándolo— en un servicio público con los compromisos de niveles tarifarios, niveles de oferta y subvención a la explotación que llevarían consigo, pero hasta el momento lo que sí existe por parte de la dirección de Binter y obviamente de su accionista es una sensibilidad al servicio que Binter presta a la trama de las Islas Canarias y, por consiguiente, un intento de responder a esas necesidades de la mejor forma posible.

Aviaco —me pregunta usted por ello— no tiene decidido si renovar la flota DC-9 o utilizar atenuadores. Los atenuadores vienen costando en estos momentos unos 250 millones de pesetas por avión, dando al avión —como antes decía— una vida de años. Indudablemente esos 250 millones de pesetas no admiten comparación con una inversión en un avión nuevo del tipo que sea. En los planes de futuro que nosotros contemplamos, que son de cinco años, desde luego continuaremos operando con el DC-9, no tenemos intención de cambiarlo. Cuando nos veamos en la necesidad de renovar estos aviones u otros de la compañía tendremos que analizar con muchísimo cuidado qué tipo de avión utilizamos, porque seguramente una de las decisiones más importantes de una compañía aérea es la flota en la que invierte y la flota que va a utilizar.

Como antes he mencionado, nosotros no tenemos puesta en venta la compañía y no tenemos en mente ningún tipo de absorción; no sé muy bien a qué puede responder exactamente esta referencia. No hay nada, la situación es absolutamente clara. Iberia es el propietario absolutamente mayoritario de la compañía y no la tiene puesta en venta. No obstante, tampoco, en una situación razonable, se va a negar a hablar con cualquiera que eventualmente pudiera tener interés en adquirirla. La situación está así. En estos momentos no hay más que decir.

Nuestro objetivo es rentabilizar la empresa, primero —como decía en mi primera presentación— porque el accionista necesita que la empresa se rentabilice, ya que no es razonable andar soportando una cuenta de resultados negativa de forma permanente, y, segundo, porque creemos firmemente que la mejor garantía para que Canarias disponga a través de Binter de un servicio de transporte aéreo suficiente, flexible y de una calidad elevada, como lo es en estos momentos, es que ese sistema de transporte aéreo presente una cuenta de resultados razonablemente equilibrada, de manera que no necesite recurrir permanentemente a esas ampliaciones de capital o a compensaciones de pérdidas. En ese sentido habrá que actuar en los dos tér-

minos de la ecuación. Desde luego, vamos a tratar de actuar con todo el rigor y con toda la firmeza de que somos capaces en la reducción de costes de la compañía, pero hay muchos costes absolutamente fuera de nuestro control, desde el del combustible a las distintas tasas que tenemos, mantenimiento, etcétera, cuya evolución seguramente necesitaremos repercutir. Por otra parte, tanto en el caso de Canarias como en el de todo el territorio nacional, las tarifas oficiales no resisten la comparación con las tarifas que se utilizan, para vuelos domésticos o internacionales, en otros países europeos. En España, a pesar de haber existido, como ha existido hasta hace muy poco tiempo, una situación de monopolio, el tipo de control tarifario que existía ha hecho que las tarifas se hayan ido moviendo permanentemente por debajo del índice del coste de la vida y que en la actualidad sean clarísimamente más bajas —insisto, para trayectos equivalentes— de lo que son en cualquier país de Europa; y ése es el caso de la Comunidad Canaria también. Es absolutamente comprensible que a una persona que necesite desplazarse le resulte costoso; que la tarifa, sea cual sea, diría yo, le resulte cara; igual que, sea cual sea, el servicio no le resulte satisfactorio, porque nunca se ajustará exactamente a lo que necesite. Desde nuestro punto de vista, como antes decía el señor Martín, tenemos el convencimiento y la voluntad de resolver ambos problemas. De todas formas —lo he dicho al principio—, nosotros estamos convencidos de que durante este tiempo hemos ido consiguiendo un asentamiento en Canarias, seguramente no sin problemas y no sin insatisfacciones, pero en estos momentos Binter está asentada como el sistema de transporte que las islas necesitan. Desde el punto de vista de la puntualidad, está dando un servicio magnífico; en nuestra opinión, está dando un servicio no caro y sin duda alguna eficaz. El mayor problema es que está dando un servicio que, hasta el momento, no estamos consiguiendo rentabilizar.

Quiero agradecer al señor representante del Grupo Socialista el ánimo a la dirección; es agradable oír esas palabras. En todo caso, nosotros estamos muy animados. Tenemos la clarísima intención y el objetivo de seguir con estos niveles, de mejorar nuestro servicio y de sacar a la compañía adelante. Coincido con él en que el nuevo sistema necesita un tiempo de maduración para conseguir que el público —creo que ya lo he repetido demasiadas veces— se habitúe y, desde luego, una vez que eso se produzca, estamos seguros que se transformará en un sistema perfectamente aceptado por la sociedad canaria.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Alvarez González. Damos por concluida su comparecencia en esta Comisión, con el ruego de que nos haga llegar la documentación complementaria necesaria para atender las peticiones de los distintos señores Diputados que han hecho uso de la palabra.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE COSTAS (OSORIO PARAMO), PARA INFORMAR SOBRE LA ACTUACION DE LA DIRECCION**

GENERAL DE COSTAS EN CANARIAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION CANARIA. (Número de expediente 212/001362.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos a la siguiente comparecencia, que es la de don Fernando Javier Osorio Páramo, Director General de Costas, para informar sobre la actuación de la Dirección General de Costas en Canarias.

En primer lugar, como hemos hecho esperar bastante tiempo al señor Osorio Páramo, le pedimos disculpas por esta demora. A veces es imposible cumplir los tiempos marcados a la hora de convocar estas comisiones, porque las exposiciones de los distintos miembros de la Comisión, así como las explicaciones que nos dan los comparecientes, pasan el tiempo marcado.

Tiene la palabra el señor Osorio para dar contestación a esta comparecencia, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE COSTAS** (Osorio Páramo): Gracias, señor Presidente.

El objetivo de la comparecencia es informar sobre las inversiones de la Dirección General de Costas en Canarias y creo que en las preguntas que pueda hacer el grupo que ha solicitado mi comparecencia podrá determinarse concretamente de qué puntos quiere que hablemos. En líneas generales, lo que se puede decir es que los objetivos de las inversiones y características de las actuaciones de la Dirección General de Costas de Canarias son comunes a los del resto del litoral español, teniendo en cuenta la especificidad de cada parte del territorio. Las actuaciones a desarrollar deben cumplir los objetivos fijados en el artículo 2 de la Ley de Costas. En primer lugar, las destinadas a determinar el dominio público marítimo-terrestre, y ahí está el plan de deslindes actualmente en ejecución, el cual está en muy avanzado trámite en Canarias. En segundo lugar, aquellas que tienen como finalidad asegurar la integridad y adecuada conservación del dominio público, desarrollando, en su caso, las medidas preventivas que sean necesarias. En tercer lugar, aquellas otras que sean necesarias para aumentar los mecanismos de protección y llevar a cabo las actuaciones de restauración del dominio público degradado. En cuarto lugar, las que tienen por objetivo garantizar el uso público del mar y su ribera y, por último, las de mejora ambiental de la costa. La selección de las actuaciones se hace con los criterios de prioridad de las mismas, en función de las necesidades territoriales, del nivel de degradación de cada tramo de costa y de las necesidades de regeneración.

En cualquier caso, el Plan de Costas 1993-97, actualmente en ejecución, fija unos determinados objetivos y, por cada una de las provincias costeras, hace una selección de prioridades, que están perfectamente recogidas en ese Plan. Creo que todos los Diputados disponen del mismo desde fechas posteriores a su aprobación. Las actuaciones se seleccionan teniendo en cuenta el interés general de las mismas, el interés global, en función territorial con una vi-

sión de Estado, atendiendo más bien a la visión de Estado que a intereses localistas determinados y, por último, buscando la colaboración con otras administraciones, comunidades autónomas y ayuntamientos, siempre que sea posible. En estos momentos se ha iniciado un proceso con las comunidades autónomas y se ha firmado con la Comunidad Autónoma asturiana un primer convenio de gestión integral de la costa. La voluntad del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente es hacerlo extensivo al resto de las comunidades autónomas que estén dispuestas a suscribirlo. El objetivo de este convenio es poner de manifiesto que la costa no se defiende únicamente desde el dominio público marítimo-terrestre, que es lo que la Ley de Costas regula, puesto que éste es una franja muy estrecha, limitada a las playas, a la zona marítimo-terrestre, a las marismas, a los espacios de borde, sino que necesita una actuación territorial más amplia, es decir, todo aquel territorio que tiene incidencia sobre la costa. Al mismo tiempo, considera en esa visión global no sólo los fenómenos típicamente costeros, sino todas aquellas otras actividades, como son las infraestructuras, carreteras, ferrocarriles, puertos, etcétera, que tienen una incidencia sobre ese borde costero, de forma que las actuaciones que se lleven a cabo contemplen integralmente la solución más eficaz para cada tramo de costa.

Esta colaboración, de todos modos, viene manteniéndose fundamentalmente con los ayuntamientos, a través de acuerdos que permiten llevar a cabo determinadas actuaciones que se están ejecutando en la mayoría de los casos, acuerdos que no son sólo de cofinanciación, sino que en muchas ocasiones, y predominando incluso sobre el propio objetivo de la cofinanciación, son las medidas que se obligan a introducir de modificación, de eliminación de edificaciones o de eliminación de viales, de tráfico rodado, etcétera, elementos fundamentales para la suscripción de los correspondientes acuerdos.

Yo creo que el Plan de Costas 1993-97 es el marco de las inversiones en Canarias en estos momentos y, por tanto, su desarrollo es el que se está llevando a cabo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo petionario de la comparecencia, tiene la palabra el señor Martín Menís.

El señor **MARTIN MENIS**: Quiero agradecer la comparecencia del Director General de Costas y voy a intentar justificar la preocupación de este Diputado, porque yo comparto sustancialmente lo que ha dicho el Director General, que no hay que tener intereses localistas, sino intereses de Estado; también comparto todas aquellas consideraciones que se hacen en el Plan Director de la Infraestructuras, e incluso las de la comparecencia que hizo el Director General ante la Ponencia del PDI, en la que me fue imposible estar presente por mucho que lo intenté, pero que me he leído despacio cuando me entregaron la documentación.

Sin embargo, voy a leer algunos datos de diferentes preguntas hechas desde el Senado o desde el Congreso a la Dirección General a través de este Diputado y de algún Se-

nador. Por ejemplo, el 25 de octubre de 1993, en contestación a una pregunta escrita en el Senado de Miguel Angel Barbuzano González, Senador por Coalición Canaria, le dan un listado de obras, los municipios donde se hacen y el color político: regeneración de la playa de Güímar, municipio de Güímar, Tenerife, del PSOE; complejo de recreo litoral de Breña Baja, Breña Baja, La Palma, PSOE; regeneración de la playa de San Sebastián, PSOE; regeneración de la playa de Bajamar, en Breña Alta, PSOE; regeneración de la playa de San Marcos, PSOE (Icod de los Vinos); defensa de costa en Mesa de Mar, Tacoronte, Tenerife, PSOE; regeneración de la playa en Puerto de la Cruz, PSOE; dique de defensa de la playa de Alojera, en Vallehermoso, lo mismo; paseo marítimo de la playa de la Arena, en Tacoronte, PSOE; acondicionamiento del litoral en San Andrés, San Andrés y Sauce, PSOE; acondicionamiento de Playa Jardín en Punta Brava, Puerto de la Cruz, PSOE; acondicionamiento de la playa de Tijimiraque, en Valverde, Hierro, PP; mejora de la playa de Güímar, PSOE; paseo marítimo en la playa del Socorro, Los Realejos, Tenerife, PSOE; dique de defensa en Garachico, PSOE; acondicionamiento de la playa en Tzacorte, PSOE.

Actualmente están en fase de contratación las siguientes obras —me decían en aquel momento—: regeneración de la playa de las Vistas, Arona, PSOE; acondicionamiento del litoral de San Andrés y Sauce, PSOE; ampliación de la playa de la Cueva, en San Sebastián de la Gomera, PSOE. Pero es que después, el 14 de noviembre de 1994, un año después, hay un convenio en el que se firma un presupuesto entre Cristina Narbona, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, y el Alcalde del Ayuntamiento de Gran Canaria, del PSOE, por 5.000 millones de pesetas —lo tengo desglosado aquí—: 50 millones en 1994, 1.800 en 1995, 2.500 en 1996 y 800 en 1997. Sólo se ha dado oportunidad a ese ayuntamiento. Hace dos o tres días estuvo la Secretaria de Estado y ya entregó una hoja, que yo tengo, de la Dirección General de Costas, que ponía al lado, además, el color de los ayuntamientos. Esa fue mi sorpresa, porque dice: programa de actuaciones en la costa —datos de hace un mes—, en relación de las actuaciones más significativas que están en marcha en la costa canaria. La Palma: remodelación de las obras de la playa de Bajamar, Breña Alta, PSOE; recuperación de litoral de Puerto Espinola, San Andrés y Sauce, PSOE; acondicionamiento —estoy leyendo— y accesos peatonales en costa de Fuencaliente, UPF, Gomera: regeneración de la playa de la Cueva, San Sebastián de la Gomera, PSOE; acondicionamiento del borde marítimo de la playa de la Cueva, San Sebastián, PSOE; regeneración de la playa de Vallehermoso, PSOE; acondicionamiento del borde marítimo de la playa de Vallehermoso, Vallehermoso, PSOE. El Hierro: dragado y obras de mejora en Tamaduste, Valverde, PP. Tenerife: recarga de arena y mejora de la playa de las Teresitas, Santa Cruz, Coalición Canaria, 200 millones —todavía no se ha empezado y llevamos dos años—; acondicionamiento del borde marítimo en Punta Larga, Candelaria, PSOE; acondicionamiento del borde marítimo en Los Abrigos, Granadilla, PSOE; restauración paisajística en la playa de la Ja-

quita, Granadilla, PSOE; regeneración de la playa de las Vistas, Arona, PSOE; regeneración de la playa de Las Américas, Adeje, PSOE; paseo marítimo de la playa de Las Américas, Adeje-Arona, PSOE; acondicionamiento y mejora de la playa de la Nea, El Rosario, PSOE; acondicionamiento del borde marítimo en la playa de las Arenas, Buenavista, PSOE; acondicionamiento y mejora del borde litoral de Garachico, PSOE; acondicionamiento y mejora del borde litoral en San Marcos, Icod de los Vinos, PSOE; regeneración de la playa de Martiánez, Puerto de la Cruz, PSOE; acondicionamiento del entorno de Playa Martiánez, Puerto de la Cruz, PSOE; recuperación y tratamiento del borde del litoral entre la playa de la Arena y el Pris, Tacoronte, PSOE; recuperación integral y acondicionamiento de El Caletón, La Matanza, PSOE; y la senda litoral entre Bajamar y Punta Hidalgo, La Laguna, Coalición Canaria, hecho en la época que don José Segura, hoy Senador del PSOE, era alcalde.

Por este panorama, parece que los ayuntamientos canarios son todos socialistas, porque no sé dónde están los otros. En una pregunta, ya un poco en broma, de una periodista el otro día a la Secretaria de Estado, le contestaba ésta que los ayuntamientos socialistas eran los que tenían litoral. Pues resulta que no es así, no tienen más que la mitad de los municipios; en la isla de Tenerife sólo existen dos municipios que no dan al mar; la mayor parte de la población está en municipios que no son del PSOE, en la Gomera no todos son del PSOE, ni en La Palma, etcétera. Por eso creemos que la voluntad política es muy importante, es importante que se cumpla y se lleve a los programas.

Cuando compareció la Secretaria de Estado en el Congreso a principios de esta legislatura, en la primera comparecencia, le preguntaba este Diputado a doña Cristina Narbona si reconocía que las actuaciones en costa no se decidían precisamente por criterios de política global, sino por criterios localistas. Reconocía, y debe estar en el «Diario de Sesiones», que no eran las más adecuadas y que había habido errores. No quiero hablar de errores técnicos, que también podría hablar de errores importantes, porque creo que ahí podía faltar experiencia, e indudablemente reconozco que se ha progresado en los proyectos de la Dirección General. Lo único que espero es que en el futuro, tal como está anunciando el Ministro desde el Plan Director de Infraestructuras, como está anunciando la Secretaria de Estado y como ha dicho el director general, se concierten programas no sólo con el Principado de Asturias, sino con el resto de las comunidades, y las inversiones de costas, en lugares fundamentales como Canarias, donde se han cometido muchas atrocidades —y en esto estoy de acuerdo con lo que dice el director general—, se hagan con criterios de política global. Lo primero para esto es conocer cuáles son los planes que hay en las islas y, por tanto, habrá que dialogar con la Comunidad Canaria, con los cabildos, que tienen la obligación de hacer el plan de ordenación insular, para saber hacia dónde van las carreteras, qué zonas se piensan desarrollar turísticamente, qué zonas se quieren conservar, porque en función de eso habrá que hacer una política conjunta con Costas.

Es imposible que pensemos que se puede hacer una política de costas sin conectar con aquellos que tienen la responsabilidad, en el marco legislativo vigente, de hacer la planificación territorial. Es un elemento fundamental si queremos aprovechar los recursos de esta tierra. A nosotros nos parece que en el Ministerio de Infraestructuras, por decir todo, se está caminando en esa línea, pero no con la suficiente velocidad, y en la Dirección General de Costas, si miramos hacia atrás, estamos convencidos de que no se ha caminado por esa vía. Esperamos que lo que ha dicho el director general, y me gustaría que nos lo corroborara, nos permita pensar que en el futuro las inversiones se adecuarán a las necesidades de la economía y de la sociedad de aquella autonomía donde se invierte y que, en lugar como las islas, donde la costa es un elemento fundamental, no sólo para los ciudadanos en sí, sino para el desarrollo de la economía —porque para el turismo es un elemento vital—, podamos adecuar los proyectos a las necesidades.

Para terminar quiero decir que, como las costas y las playas compiten con los puertos, porque todas se colocan en zonas donde el territorio es inadecuado y donde hay bajas, debe hacerse una política conjunta de puertos y costas —lo hemos podido ver estos días en Valleseco—, aunque sea con una maqueta y un proyecto, que tiene buenas perspectivas y que se convierta en un proyecto ejecutivo. La zona de Los Cristianos es un pleito histórico entre puertos y costas, el ayuntamiento y las instituciones de la comunidad autónoma. En definitiva, puertos, costas, ayuntamiento, cabildo y comunidad autónoma, el conjunto del Estado, deben trabajar no ya con unos intereses electorales, sino en beneficio de toda la sociedad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a las manifestaciones hechas por S. S., tiene la palabra el señor Osorio.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE COSTAS** (Osorio Páramo): Lo primero que quería decir es que no ha pasado en ningún sitio que cuando se da el listado de inversiones figure el partido político al lado. Ha ocurrido en Canarias porque se ha iniciado una campaña de prensa por Coalición Canaria, fundamentalmente por su portavoz el Senador Barbuzano, donde se dice que las inversiones de la Dirección General de Costas en Canarias eran de un determinado signo político. De ese partido yo sólo conocía a tres o cuatro alcaldes y a partir de ese momento tuve que pedir que me hicieran un listado de la situación política de cada uno de los ayuntamientos para ver qué es lo que pasaba. Esa es la única explicación.

Pasamos al tema de la relación de actuaciones que ha dado S. S. Esa relación responde a una pregunta en la que se piden las actuaciones que se han hecho desde que se inicia la política de costas, desde mediados de los ochenta, cuando no existía la Dirección General de Costas, que se creó a finales de 1991. Por tanto, todas esas inversiones corresponden a una etapa de la Dirección General de Puertos y Costas, que tenía a su cargo los puertos y costas, por lo que deben valorarse conjuntamente las inversiones que se han hecho en los puertos canarios en esa etapa: puerto de

Santa Cruz de Tenerife, puerto de San Sebastián de la Gomera, puertos de Las Palmas, etc., y veríamos cuál ha sido el equilibrio.

Vamos a obviar ese tema. ¿Dónde es necesario invertir en Canarias? Donde existen mayores necesidades por estar más deterioradas por el desarrollo urbanístico. Aquellas partes más apetecibles de la costa canaria fueron objeto de mayor expolio y de un desarrollo urbanístico que, como en otras partes del litoral español, fue nefasto. El resultado ha sido que se perdieron playas, se perdió costa y esas actuaciones se han priorizado eligiendo esas zonas. Y esas zonas tienen que coincidir en la mayoría de los casos con los núcleos turísticos más importantes de las Islas Canarias; núcleos turísticos que, como ha dicho S. S., para Canarias y el sector turístico es un factor importante para su economía y al que hay que atender.

¿Dónde están esos núcleos turísticos más importantes y esas zonas más degradadas? En el caso de la isla de Tenerife, fundamentalmente en el sur. ¿Cuáles son los núcleos turísticos importantes de la isla de Tenerife? Fundamentalmente, los municipios de Arona Adeje, en el sur, y Puerto de la Cruz, en el norte. Es lógico que las inversiones, fundamentalmente, vayan a esas zonas, con independencia del color político que tenga en cada momento el ayuntamiento correspondiente. Si en este momento son ayuntamientos socialistas, es lógico que tengan esa mayoría.

Si hacemos un balance global sobre ese listado, en el caso de la provincia de Tenerife, haciéndolo extensivo a las islas de Gomera, La Palma y Hierro, resulta que hay un predominio de inversiones de ayuntamientos que en este momento están gobernados por el PSOE, y dentro de unos días no sabremos por quién, sobre ayuntamientos gobernados por otros partidos.

Pasemos a la provincia de Las Palmas, y concretamente a la isla de Gran Canaria. ¿Cuáles son los núcleos turísticos más importantes? Otra vez los encontramos en el sur: San Bartolomé de Tirajana, Mogán, etc. ¿Y qué pasa en la provincia de Las Palmas? Pues que si hacemos el balance de las inversiones, resulta que el porcentaje más importante está en este caso en municipios no gobernados por el Partido Socialista, sino por otros partidos políticos. Evidentemente, se quiebra el razonamiento de S. S. Lo que se está atendiendo son necesidades reales y no de otro tipo.

Por otra parte, S. S. no ha puesto de manifiesto otro agravio comparativo que se ha hecho por el señor Barbuzano a la Dirección General de Costas en Canarias. Cuando habla de ayuntamientos socialistas o no socialistas, en los periódicos canarios se decía que se estaba invirtiendo mucho más en la provincia de Las Palmas que en Tenerife. Entramos en el agravio interno regional por Senadores de su grupo político. ¿Qué pasa en ese caso? Que otra vez nos equivocamos, pues si hacemos un porcentaje de actuaciones en los últimos años, observamos que es mayor en la provincia de Tenerife que en la de Las Palmas. Por eso, cuando últimamente se ha firmado el convenio para la ciudad de Las Palmas y se ha puesto de manifiesto lo contrario, se estaban equivocando.

Hay otro elemento importante. Cuando hablaba de que la Dirección General de Costas tiene en cuenta los intere-

ses generales por encima de los intereses locales, se pone de manifiesto en esas propias inversiones. Es decir, las inversiones de la Dirección General de Costas —de la dirección General de Puertos y Costas anteriormente— han ido dirigidas a los municipios o núcleos que he comentado. Sin embargo, cuando su grupo político ha hecho una inversión directa en la costa, la más importante ha ido dirigida a la playa de Fañabé, que no tiene otro territorio detrás que una urbanización privada. La financiación ha sido al cien por cien del gobierno canario. No creo que se pueda decir lo mismo en ninguna actuación de la Dirección General de Costas. Busquemos alguna actuación de la Dirección General de Costas que haya favorecido a urbanizaciones privadas y no a la totalidad de los ciudadanos.

Por otra parte, en la línea de lo que decía y a título anecdótico, debo manifestar que no son los grupos políticos que mandan en un municipio, sino las necesidades. Podría poner ejemplos de otras provincias de la costa española. Como veo por aquí un Diputado de la provincia de Lugo, le podría decir qué pasa allí porque todas las inversiones se hacen en municipios del Partido Popular. Sencillamente pasa que todos los municipios son del Partido Popular, salvo uno que es del Partido Socialista. Si hay algún Diputado de la provincia de Girona me dirá que todas las inversiones se hacen en municipios de Convergència i Unió. Da la casualidad de que todos los municipios importantes de la provincia de Girona donde hay que actuar son de Convergència i Unió. Por tanto, no me vale el razonamiento de S. S.

Se ha hablado de que es necesario coordinar con otras administraciones, y como he dicho anteriormente de esa teoría participo al cien por cien. Eso es lo que buscamos. Lo difícil es coordinar. Hay comunidades autónomas con las que es imposible coordinar por mucho que lo intentemos. O hay ayuntamientos con los que no es posible actuar porque sólo defienden determinados intereses privados y las actuaciones que proponen son incompatibles con una política de costas adecuada.

En el caso de Canarias no se puede decir últimamente que su gobierno, a través del órgano competente, que es la Consejería de Política Territorial, no conozca cuáles son las inversiones que va a hacer la Dirección General de Costas, que además se han ido presentando a dicho consejero a través de entrevistas mantenidas con gente de la Dirección General y a las que ha dado su visto bueno, en el sentido de que estaba conforme con ellas. Independientemente de ello, con los ayuntamientos respectivos se han mantenido también conversaciones. Es decir, con el órgano competente en materia de ordenación del territorio, que es la Consejería de Política Territorial, y con el órgano urbanístico competente, que es el ayuntamiento, se ha actuado acorde en todos los casos que yo conozca últimamente.

Que la costa es un elemento fundamental para Canarias, de eso participa al cien por cien la Dirección General de Costas. Ahí se ve el volumen de inversión que está previsto en el plan de costas 1993-1997, que es una cifra del orden de los 18.000 millones, sin contar con las inversiones cofinanciadas con otras administraciones.

Ha hablado del proyecto de Valleseco. Tengo que decir que este proyecto puede ser muy interesante para la ciudad de Tenerife y que la misma no había descubierto. Cuando se habla de que la Dirección General de Costas no se ocupa de Santa Cruz de Tenerife, debo recordar que el actual alcalde mantenía que había que limpiar la zona de Valleseco, etc., pero nunca se había pensado en crear una playa de la amplitud de la que se propone. Fue la Dirección General de Costas la que, en un estudio exhaustivo de la costa de Santa Cruz, llegó a la conclusión de que, aunque fuera dentro de la zona portuaria de Tenerife, podría realizarse una playa en Valleseco.

Tengo el escrito del alcalde de Santa Cruz proponiendo determinadas actuaciones. Cuando se compara a Santa Cruz con Las Palmas, por poner comparaciones, resulta que con Las Palmas se ha firmado un convenio de inversión importante, pero tenemos que tener en cuenta que los problemas de Las Palmas son diferentes a los de Santa Cruz. Las Palmas es una ciudad enormemente degradada en su borde litoral, enormemente abandonada en el mismo y que necesitaba una recuperación. En el caso del término municipal de Santa Cruz de Tenerife, la situación es muy diferente. Por un lado, una gran parte de ese frente es zona portuaria. Por otro, una gran parte del término municipal es zona inaccesible, de acantilados. Entonces, los espacios posibles de actuación son muy limitados.

De todos modos, cabe alguna actuación del tipo de la que se propuso para Las Palmas y que se recoge en el convenio. En alguna reunión mantenida en mi despacho con el alcalde de Santa Cruz, cuando hablaba de la defensa de la Barriada de San Andrés ante determinadas inundaciones, no obstante ser zona de servicio el frente marítimo situado en dicha barriada, yo personalmente le propuse que, a pesar de ser zona portuaria, la Dirección General de Costas podría estudiar la defensa de la Barriada de San Andrés prolongando el dique de Las Teresitas, siempre que eso llevase consigo una remodelación de la fachada marítima de dicha Barriada. Ante esa propuesta, dijo que retiraba el tema. Ahí terminó toda la historia respecto a la defensa de la Barriada de San Andrés y jamás se ha vuelto a plantear ese problema a la Dirección General de Costas.

He de decir que las relaciones entre Costas y Puertos no pueden ser mejores, quizá por aquello de que el actual presidente del Ente Público era el Director General de Puertos y Costas cuando yo era subdirector, lo cual garantiza el que haya una perfecta relación y, por tanto, que actuamos coordinadamente lo mismo que el propio Ministerio.

El tema de Los Cristianos es más complejo, como sabe S. S., porque hay opiniones diversas. Hay una asociación de vecinos, está el Ayuntamiento, etcétera, y es muy difícil poner de acuerdo a todos los interesados. La Dirección General de Costas ha presentado una alternativa de actuación desde el primer momento en la Playa de las Vistas, que se está terminando, aunque, no obstante, se mantuvo abierta a esas soluciones.

Yo tengo noticias de que parece que la autoridad portuaria de Tenerife está encaminando en estos momentos la solución por otra vía y, si sigue adelante, debe ser la autoridad portuaria la que lo comunique. Me parece una

solución razonable que, además, proporcionaría la mejor ordenación posible para la zona de Los Cristianos, dada la alternativa que puede plantearse.

Por último, en cuanto a los convenios de gestión integral, como digo, son un objetivo de la Dirección General y del Ministerio. Espero que la Comunidad Autónoma de Canarias, con el Gobierno que resulte de las elecciones, esté dispuesta a suscribirlo porque creo que será bueno para todos. Nosotros lo que queremos es coordinar y así buscar los intereses generales.

No me parece lógico, como anecdóticamente se desprende de este esquema de intereses generales/intereses particulares, la polémica que han organizado en Canarias ciertos grupos por la regeneración de la Playa de las Teresitas, y por la que no podemos iniciar la inversión. Cuando dice S. S. que no se ha iniciado y que figuran los 200 millones es porque no existe arena de ese tipo en Tenerife y hay que llevarla del yacimiento marino encontrado en la zona de Pasito Blanco en Gran Canaria. Desde mi punto de vista, es un puro disparate lo que se ha organizado en Canarias. Aparece una persona que, aproximadamente en el año 1987, con responsabilidades en el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, dijo que ante el deterioro turístico, si había que cargarse todas las dunas de Maspalomas, estaba dispuesta a cargárselas para favorecer el turismo. Que ahora esa misma persona diga que no puede llevarse arena de allí porque va a afectar a las playas, es de juzgado de guardia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Martín, ¿tiene alguna aclaración que solicitar? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra.

El señor **MARTIN MENIS**: Yo no quiero enfrentarme al Director General aquí, pero ha hecho insinuaciones que eran para decir palabras muy duras.

En primer lugar, no estoy hablando de un listado histórico. Estoy hablando de un listado en el que pone: Relación de las actuaciones más significativas que están en marcha en la costa canaria hace un mes, de las que tienen una cruz las que están en ejecución, y en proyecto están las demás. Luego son todas actuales, no estamos hablando de temas históricos.

En segundo lugar, cuando ha dicho que se está actuando en los municipios más degradados, yo podría estar insinuando que está actuando sobre los municipios que han estado gobernados por el PSOE desde el año 1979, desde la democracia, y que por eso están degradados; y no lo digo. Se está actuando sobre municipios turísticos. Sí y lo hemos defendido siempre, pero, por ejemplo, el municipio de Granadilla sólo entró en las obras en el momento en que cambió de color político. Además, hay obras que son turísticas y otras que no, como las de la Playa de la Jaquita o el borde marítimo de los Abrigos que tiene o puede tener un interés, aunque no es una zona de playa. En Buenavista, el interés turístico es muy limitado, pero es que hay otros municipios al lado que tienen el mismo interés y allí no se actúa. En El Rosario, en el que se viene actuando desde

hace muchos años, ya me dirá el interés turístico que tiene, pero es que es del PSOE. En Garachico, además de los mil millones de bloques tirados al mar —y esto técnicamente el tiempo lo dirá—, el acondicionamiento y la mejora del borde del litoral también se debe a que es del PSOE, ya que no es un centro turístico. Icod de los Vinos, en la playa de San Marcos, tampoco es un centro turístico. En igual situación están San Juan de la Rambla y cualquier otro municipio. Tacoronte, donde se está invirtiendo dinero y es importante la última actuación que han propuesto tirando un hotel, tampoco es otro municipio turístico. En La Matanza, en El Caletón, ya me dirán por qué El Sauzal no lo es, salvo porque realmente es un municipio de otro color político. Y respecto a La Laguna, entró única y exclusivamente cuando tuvo un alcalde socialista. Estos son datos, no son consideraciones.

Respecto a los ejemplos que pone de Gran Canaria, le diré que la suma de este listado —que he intentado realizar a la vez que hablaba el Director General— a mí no me coincide con lo que dice, porque sólo en Las Palmas de Gran Canaria hay del orden de 4.000 y el resto de todos los municipios, por mucho que sume, no llega, incluidos los del PSOE. Si cogemos Fuerteventura y Lanzarote, nos daremos cuenta de que también seguimos básicamente con el esquema del PSOE, porque, por ejemplo, en Lanzarote la recuperación de la playa en el Charco de los Ciclos, en Yaiza, tiene 86 millones, pero es que la que está en Tías, del PSOE, tiene 600; y el sendero peatonal, en el litoral de Haría, tiene 50, y no es del PSOE.

En el Ayuntamiento de Gran Canaria se firma un convenio de 4.000 millones de pesetas, y no es verdad que en Santa Cruz de Tenerife todo sea acantilado, porque gran parte de lo que se hace en Gran Canaria no es en playas, sino en paseos marítimos. Tenerife tiene su paseo marítimo de un lado a otro porque linda con el mar mediante un paseo marítimo. Como también en el Ayuntamiento de Arona se hace un paseo marítimo, por cierto sin consultar siquiera con los proyectistas que hicieron el plan para estudiar cómo se hacía y así está ese proyecto encargado aquí.

Ha hecho S. S. una aseveración que me ha molestado respecto a Fañabé, porque o falta a la verdad o miente. Digo que falta a la verdad porque no es el cien por cien de inversión de la Comunidad. Espero que no lo conociera porque si no me ofendería, ya que es el 70 por ciento lo que ha puesto la Comunidad. El 30 por ciento se ha puesto entre privados y el Ayuntamiento, que es socialista y que ha participado, aunque al final todo ha sido privado. Está insinuando que esto está hecho por intereses privados, pero es que la Playa de las Vistas, a quien está beneficiando es a quien está detrás, y ésa la hacen ustedes.

Lo que no puede es insinuar desde esa tribuna de la Comisión que se están defendiendo intereses privados. Si tiene algo que acusar, venga y denúncielo con datos, porque no es ése el camino. No iba yo en esa línea, ni buscaba una confrontación, sino que intentaba resolver un problema que creo que ha venido pasando en los últimos años. (**El señor Presidente ocupa la Presidencia.**)

La coordinación no es difícil. Yo presido una corporación para la que fui votado y he estado intentando hacer

un plan durante cuatro o cinco años. Parece que por fin empieza su marcha y tenido una contestación suya hace muy poco tiempo intentando poner un plan en vigor. Lo hice hace siete años cuando el Director General era el de Puertos, realicé no menos de quince visitas, pero nunca pude obtener esa coordinación, cuando estábamos dispuestos a poner el 50 por ciento. Si la coordinación, como insinúa, no se realiza, porque dice que se están defendiendo intereses privados, no entiendo cómo venimos buscando la coordinación para la playa de Candelaria donde se decía que se estaban defendiendo intereses privados y cuando cambia el gobierno municipal y gobierna el PSOE sale en Candelaria la playa de Punta Larga, cuando lo que se defendía era que había que hacer la de la Plaza, porque ésa no era la que defendía intereses privados. Respecto al proyecto de Valleseco, yo le voy a enviar los acuerdos tomados en el Ayuntamiento de Santa Cruz en el año 1981, cuando yo era concejal responsable de Urbanismo en cuanto al plan que presentó el Puerto en aquel momento cuando el Ayuntamiento demandaba que se hiciera una playa en Valleseco. Como el Puerto contestó reiteradamente que en él no podía entrar la ciudad, la ciudad terminó abandonando la posibilidad de hacer una playa. No he intentado quitar los méritos que pueda tener la Dirección General de Costas en ese proyecto. Sí he de decir que las autoridades municipales habían contemplado en su momento —y se hicieron las alegaciones— que se apoyara el proyecto Bufadero. Se pretendía que una parte del puerto que no servía como tal se utilizara para parque marítimo; después se invirtieron 2.000 millones de pesetas para una navegabilidad dudosa —no he querido entrar en ese tema— y también se proponía una playa en el frente de Valleseco. Aunque esta idea ya existía, aplaudimos el proyecto actual. Para darle una idea en relación con este proyecto, quiero decirle que hace cuatro años, cuando este Diputado fue Presidente del Cabildo tenía una concesión para la creación de una escuela náutica en esa zona. Pregunté si era la adecuada, porque me parecía que la concesión del proyecto en ese lugar no era la más idónea y que sería mejor realizar el proyecto para una playa. Entonces me dijeron que no. Se ha realizado una inversión por el Cabildo de Tenerife, por un importe de 70 millones de pesetas, y en el proyecto que acaban de presentar se dice que, aunque lleva funcionando solamente un año, tiene que desaparecer la escuela porque está totalmente dentro de la playa. Tampoco he querido entrar en ese tema. Sólo he intentado con mi intervención buscar un mayor equilibrio de las costas en función de las necesidades y de los pocos recursos que tenemos para gastarlos lo mejor posible. En absoluto lo he hecho con ánimo de herir ni de buscar falsos objetivos en las inversiones de costas. Espero que algunas inversiones que a mí se me han ocurrido sean una simple casualidad y no quiero mencionarlas ante el señor Director General.

En cuanto a la relación de puertos y costas, le he sollicitado una mejor relación porque me constan los esfuerzos realizados por el presidente anterior, por la autoridad portuaria. Tampoco he querido comentar aquí que si hubiera tenido la colaboración de la Dirección General de

Costas en la playa de Los Cristianos, en vez de estar realizando el proyecto en la playa de Las Vistas, que era la que nadie en aquel momento demandaba, se hubiera ejecutado la que solicitaban el Puerto y Los Cristianos, probablemente el problema estuviera en otro lugar. Tampoco he querido hacer uso de información obtenida en conversaciones privadas, pero ante la forma en que el Director General me ha contestado, no me ha quedado otro remedio.

En definitiva, para este Diputado y para gran parte de los ciudadanos no queda la menor duda de que la política que se ha llevado a cabo durante algún tiempo ha obedecido a alcaldes que tenían el camino más fácil para llegar a la Dirección General. Sin embargo, a otros les ha costado mucho, no podían llegar hasta la Dirección General o han tenido reuniones una y otra vez. Yo he acompañado a algunos personalmente como presidente del Cabildo cuando no era Diputado, incluso como Diputado otras veces. Pero dejémoslo ahí. Lo único que este Diputado pide, en nombre del Grupo de Coalición Canaria, es que para el futuro, aunque sea después de las elecciones, la política de costas se coordine con la política urbanística, con la política territorial y con la responsabilidad que tiene la Comunidad Autónoma canaria. Creo que esto es tan necesario o más que los problemas del Principado de Asturias. Espero que pueda ser la segunda comunidad. En la parte en que pueda tener alguna influencia en la Comunidad Autónoma canaria o en el Cabildo que presida, sepa usted que va a encontrar siempre las puertas abiertas a esa colaboración, a pesar de las insinuaciones que usted ha realizado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Osorio, para contestar a sus preguntas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE COSTAS** (Osorio Páramo): En primer lugar, quiero decir que S. S. ha interpretado mal mi intervención. He contestado a sus preguntas y a lo que representantes de su mismo Grupo han venido diciendo a través de la prensa y hemos podido leer en los últimos tiempos. Ello no afecta en absoluto a mi relación con S. S., con quien debo decir que mantengo una buena relación personal. Siempre que nos hemos visto hemos tratado de avanzar en diferentes materias y estoy disgustado porque algunos de los temas que ha mencionado S. S., quizá no por nuestra culpa, no llegaron a buen término. Espero que el programa «Tenerife y el mar», en cuyo lanzamiento estamos embarcados actualmente, llegue a buen término y, por lo tanto, veamos pronto realidades del mismo. Creo que es un programa muy interesante. Se trata de pequeñas actuaciones que facilitan el acceso al mar por parte de los ciudadanos, y puede ser un programa de enorme interés.

En cuanto a la playa Fañabé, quiero destacar que la inversión es del 70 por ciento, sin ninguna insinuación más. Lo mismo que se pueden criticar otras inversiones de costas yo hago una observación respecto a esa inversión, que es la única directa importante que ha hecho en la costa canaria el Gobierno.

El listado de las obras actuales ya lo he mencionado. Previamente S. S. había hecho referencia a la pregunta del Senador Barbuzano, que no pedía el listado de las actuales. Yo he hecho referencia al listado de las obras hechas por la Dirección General de Costas desde principios de 1980 y, por tanto, la respuesta tenía que abarcar también ese tema.

Ha mencionado S. S. a Candelaria. Este es un ejemplo claro de que no hay discriminación de actuación. Retomando históricamente el tema de Candelaria, partimos de un momento en el que el ayuntamiento era socialista y propuso la alternativa de dos playas: la de la población, delante de la Basílica, y otra delante de un posible desarrollo urbanístico no iniciado en aquel momento. Por parte del Ministerio, de la entonces Dirección General de Puertos y Costas, se dijo que tendría que elegirse una de las dos opciones. Si se escogía la segunda, la playa a dos kilómetros de la población, previamente tenía que aprobarse un planeamiento —como decía el programa— en el que se estableciese una zona de protección de cien metros en la que no pudiese edificarse por detrás de la misma, se desviase la carretera que pasaba por detrás, etcétera. Hechos esos planteamientos desapareció la prioridad de esa playa. Y en aquel momento era un ayuntamiento socialista. No estoy haciendo una crítica únicamente a cierto ayuntamiento. **(El señor Martín Menis: En aquel tiempo no era socialista.)** ¿No lo era tampoco? Yo creía que lo era.

Segundo punto...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Director General, yo comprendo que a estas alturas de la reunión este tipo de diálogo entre SS. SS. se puede incluso permitir. Llevamos reunidos desde las diez y media de la mañana, estas espontaneidades surgen y, por lo tanto, no lo considero fuera del Reglamento de esta Cámara. Con la cordialidad que se están expresando tanto el Director General como el Diputado Martín Menis, éste no ha sido ningún incidente, sino todo lo contrario.

Por tanto, continúe, señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE COSTAS** (Osorio Páramo): Posteriormente, con un alcalde de Coalición Canaria se negoció un proyecto que se pretendía llevar a cabo y que para mí es la última opción, de momento. Parece que desde allí se habla —he tenido alguna conversación con responsables de Costas— de una nueva alternativa. Para mí, la única alternativa que sigue siendo válida es la que se le planteó al ayuntamiento con la remodelación de la fachada urbanística. Si en el futuro hay que hablar de otras soluciones, se hará.

Respecto a Garachico no se puede poner en duda la eficacia de la obra, puesto que ya hemos tenido un invierno con buenos temporales y ha respondido perfectamente a los objetivos buscados. Quisiera recordar en relación con este tema —y no lo afirmo absolutamente porque me puede fallar la memoria— que el primero que solicitó la obra de Garachico fue el consejero de Obras Públicas, Ildefonso Chacón, del Gobierno canario, que vino acompañando al alcalde —no del Partido Socialista— de Garachico solicitando que uno de los temas que debían reali-

zarse con prioridad era la defensa, no del tramo que se ha hecho sino de tres zonas de Garachico. Eran tres obras de las cuales se ha realizado solamente una.

Tema ayuntamiento de Las Palmas, ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. El ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife podría equilibrar la inversión, probablemente con enorme rapidez, en un convenio similar con el ayuntamiento de Las Palmas, si resuelve el tema de la playa de Las Teresitas. Nosotros estamos dispuestos a llevar a cabo una actuación importantísima en el borde marítimo de la playa de Las Teresitas si en el recurso que hemos presentado contra el planeamiento urbanístico el ayuntamiento de Santa Cruz llega a un acuerdo con los propietarios que querían hacer las torres de edificios adosadas al acantilado; si llegamos a un acuerdo de desarrollo ordenado de aquel borde, repito, la Dirección de Costas está dispuesta a hacer una inversión importantísima. Es decir, aparte de Valle-seco, en la que puede participar con la autoridad portuaria, si en el ayuntamiento de Santa Cruz existe una voluntad, la Dirección de Costas está abierta a ello, puesto que consideramos que es una actuación que probablemente sería la más importante para la propia Santa Cruz en su borde marítimo.

En cuanto a las vistas, no sé lo que le diría el presidente anterior en conversaciones privadas, pero nosotros hemos mantenido un diálogo permanente con el presidente del ente público y sabe que íbamos a estar de acuerdo con cualquier solución que se adoptase; por tanto, no hemos puesto ninguna pega al respecto. Además, creo que no era tan malo, puesto que me parece que las soluciones van por otro camino.

El tema de la coordinación es algo objetivo, pero, como he dicho anteriormente, estamos manteniendo diálogos con la Consejería de Política Territorial; no sé si es el órgano con el que debemos mantener contactos, pero desde luego están informados perfectamente de nuestras actuaciones.

En cuanto al convenio de Asturias, he de decir que no se ha firmado porque Asturias sea Asturias; se ha firmado porque Asturias lo ha pedido, ha sido magníficamente acogida la idea y se ha llevado a cabo. Sí quiero destacar, porque es un hecho ejemplar del Gobierno asturiano, que mientras que algún partido político plantea una modificación de la Ley de Costas en un determinado momento, en un tema de actualidad que lo que pretende es eliminar las servidumbres legales establecidas por la ley de Costas —modificación que retiró en ese sentido al considerar que había sido un tremendo error su presentación—, en Asturias se hace totalmente lo contrario. Ese grupo político, en sus fundamentos o justificación de la proposición de ley, decía que la costa era un hecho heterogéneo y que la Ley de Costas daba un tratamiento homogéneo a lo que de por sí era heterogéneo. Evidentemente, la Ley de Costas no hace eso. La Ley de Costas es una ley de mínimos que lo que hace es establecer esos mínimos para que cada comunidad autónoma, en función de sus competencias de ordenación del territorio, los aumente y haga un verdadero ejercicio de heterogeneidad en su costa, y el Gobierno asturiano lo ha hecho. El Gobierno asturiano ha

aprobado unas directrices territoriales por las que en las zonas en las que la servidumbre de protección es de 100 metros, de acuerdo con la Ley de Costas se amplía a 200 o a 500; ha establecido una zona de protección a lo largo de muchas playas conservadas en condiciones naturales en las que no se va a poder edificar en una distancia de 500 metros, ni chiringuitos ni ningún otro tipo de edificación.

Esto es lo que hay que aplaudir del Gobierno asturiano, que no sólo no le puso ninguna pega, sino que se ha sumado con prontitud a la firma del convenio de gestión interior; a mí me gustaría que el Gobierno canario hiciese lo mismo. En cambio, lo que no me ha gustado, y tengo que decirselo, es que su grupo político haya presentado una proposición de ley en el Senado de modificación de la Ley de Costas, que supone dejar sin efecto creo recordar que el artículo 33, apartado 5, que dice que se prohibirán los campamentos y acampadas, etcétera, en las playas, la modificación pretende que, dado el carácter insular de Canarias, se permitan las acampadas, ocupando hasta la mitad de la superficie de la playa durante la temporada de verano. Evidentemente, eso se justifica aludiendo a un hecho histórico en Canarias, como son las acampadas en Fuerteventura y demás, pero eso no se soluciona a base del dominio público, que efectivamente es lo barato, sino que lo que hay que hacer es que el cabildo, los ayuntamientos de Fuerteventura, etcétera, creen, en colindancia con las playas, terrenos de camping perfectamente organizados, para lo cual hay que expropiar y pagar, y que utilicen esa solución y no la solución de hacer acampadas en las playas. Eso sería como si en Madrid, por ejemplo, la gente que no tiene vivienda montase su tienda de campaña en el Parque del Retiro. Seamos razonables todos.

Como he dicho anteriormente, mantengo mi perfecta sintonía con S. S. en cuanto a los objetivos, creo que en el trato personal la debemos mantener en el futuro, y espero que ambas administraciones consigamos esa coordinación que yo pienso que se está consiguiendo, que espero que sea mucho mejor y, sobre todo, que firmemos un convenio de gestión integral.

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

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Quería agradecer la comparecencia del Director General de Costas, que creo que ha dado tan cumplida cuenta y conocimiento de la realidad canaria que realmente me ha dejado gratamente sorprendido, porque no siempre es fácil, desde Madrid, encontrar personas que hasta la localización geográfica de las playas, de los pueblos y de las islas lo haga con tan entera claridad. Eso sucede muy pocas veces en este Parlamento. Por eso, vaya, en primer lugar, mi agradecimiento por su comparecencia y por las explicaciones que ha dado.

En segundo lugar, a mí no me duelen prendas al reconocer que, en estos últimos años, la Dirección de Costas ha llevado a cabo una buena labor en las islas, y hay que tener en cuenta que en las islas, por su propia configuración, las

costas son un elemento primordial. En Canarias hay ciertos temas que tienen especial sensibilidad, como son los transportes, las costas y el turismo, que allí se ven con especial preocupación, y yo reconozco que, en los últimos años, repito, la Dirección de Costas ha hecho un gran esfuerzo en las Islas Canarias.

En cuanto a los problemas de coordinación, yo no quiero creer que haya intereses partidistas en la labor de la Dirección General de Costas; en tal caso, si hubiera alguna sospecha, creo que se puede resolver el problema mediante un convenio o una programación más o menos a largo plazo con la Comunidad Canaria, estableciendo unas prioridades, porque yo creo que aquí no se trata de decir si tal provincia o tal isla está mejor o peor atendida en inversiones, sino establecer, de común acuerdo, unas prioridades razonables.

Con fecha 12 de febrero de este año hice una pregunta por escrito sobre las inversiones previstas con arreglo a lo establecido en la Ley de Presupuestos del año 1995, a la que se me contestó enumerándome una serie de obras. Sin embargo, el 15 de abril de 1994, en contestación a otra pregunta que había formulado, se me dice que en el municipio de Santa Cruz de Tenerife, durante el año 1994, estaba prevista la ejecución de la actuación de mejora en la playa de Las Teresitas, con un presupuesto aproximado de 50 millones de pesetas, sin que se haya llevado a cabo, si bien, por lo que tengo entendido, la responsabilidad no es de la Dirección General de Costas, sino que se debe a esos problemas típicos a los que ya estamos acostumbrados en Canarias, derivados de competencias y de enfrentamientos localistas, que son los que están demorando este tema. Lo mismo sucede con la playa de Candelaria, que en un principio no estaba previsto, pero que ya está incluida también.

No quiero extenderme más. Solamente quiero reiterar mi agradecimiento al Director General de Costas y hacer especial hincapié en que, entre todos, hagamos un esfuerzo para evitar estas susceptibilidades y conseguir una inversión razonable en las islas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Soriano, por su concreción y por su brevedad.

En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Martínón.

El señor **MARTINON CEJAS**: En primer lugar, deseo dar la bienvenida, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al señor Director General de Costas.

Quiero comenzar mi intervención con una petición, tanto al compareciente, destacado responsable de la Administración gobernada por el Partido Socialista, como a los intervinientes en general, en el sentido de que debemos procurar evitar, entre todos, esa expresión de «ayuntamientos socialistas». No hay ayuntamientos socialistas; a lo sumo hay ayuntamientos gobernados por el Partido Socialista, liderados por el Partido Socialista, cuyo alcalde es del Partido Socialista. Me parece que es una expresión que, no sólo adjetivada con el término socialista sino en general con cualquier otro término partidario, confunde lo

que es propio de una institución, aunque sin duda refleja algo que está en la cabeza, porque las relaciones entre el lenguaje y el pensamiento es algo muy estudiado, aunque nunca acabado, por supuesto; es un asunto de mucho interés y yo creo, repito, que viene a reflejar algo. Creo que esa expresión habría que desterrarla, con la esperanza de que al desterrarla del lenguaje seamos capaces también de desterrarla de la cabeza.

El asunto fundamental que viene a plantear la petición de comparecencia que hace Coalición Canaria se refiere a un problema del máximo interés, como es la posibilidad de una actuación sectoria por parte de una administración pública. Ha indicado el Director General que hay una campaña que dura ya meses, por parte de Coalición Canaria, en el sentido de que la administración de costas del Estado lleva a cabo una actuación sectoria en Canarias.

En general, a la hora de hablar del sectarismo por parte de una administración pública, habría que distinguir los repartos que se hacen, y en Canarias hemos tenido casos lamentables. Por ejemplo, desde una administración regional se repartieron 3.000 millones de pesetas en áreas infra-dotadas. En ese reparto, en la isla de Tenerife, donde hay 31 municipios, 14 de ellos con alcaldes socialistas, 15 no recibieron ni un duro, ni una peseta, y de los quince que no recibieron ni una peseta, 14 tenían un alcalde socialista. Eso es una actuación sectoria, aunque es una actuación de reparto de fondos, pero no es que sea de un sectarismo inaudito.

Por poner otro tipo de actuación de un reparto de dinero para atender a unas necesidades existentes, voy a citar el Plan Canario de Empleo del año 1993, que fue anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias por considerar este Tribunal que vulneraba el principio de igualdad reconocido en el artículo 14 de la Constitución. Es decir, una actuación política ha llegado a ser considerada por un tribunal como vulneradora de un principio fundamental, cual es el principio de igualdad. Esa actuación política ha merecido el calificativo de sectoria. Actuación que, además, va acompañada por parte de los responsables políticos con frases como «quien a hierro mata a hierro muere». Un reparto que es bendecido por el presidente de un Cabildo de una isla en la que buena parte de sus habitantes quedan sin la atención que a este tribunal le parecía razonable.

Yo creo que en el reparto de fondos públicos para programas de este tipo sí hay unos criterios razonables y objetivos, que se corresponden básicamente con parámetros medibles, y que, por lo tanto, deben ser repartidos de acuerdo con esos criterios objetivos.

Con otro tipo de actuaciones políticas, como puede ser el caso de costas, no hay necesidades como las que antes me refería. Las necesidades que existen quedan muchas veces puestas de manifiesto por las propias corporaciones locales. Es decir, por la poca experiencia que yo tengo, la Dirección General de Costas descubre las necesidades de inversiones en costas en todo el litoral español por las solitudes que las corporaciones locales le hacen.

Si se me permite que haga esta especie de autobombo, tengo la impresión —y creo que no nos costaría nada reco-

nocerlo así— que en España empieza a haber una política de costas a partir de 1983, con el Gobierno socialista. Y no sólo una política de costas en el sentido de una normativa moderna y progresista en el uso de la costa, sino también en lo que se refiere a las inversiones.

Antes se leyó aquí un listado, señor Presidente, que quedó a medias. Se leyó La Palma, La Gomera, El Hierro y Tenerife, pero, qué casualidad, al llegar a Gran Canaria no se leyó nada. Yo no voy a leerlo ahora, para evitarles una cosa tan penosa, pero permítanme que rápidamente cite algo: Las Palmas de Gran Canaria, PSOE, 6 obras; Telde, Coalición Canaria; Telde, Coalición Canaria; Ingenio, PSOE; Agüimes, Coalición Canaria; Agüimes, Coalición Canaria; San Bartolomé de Tirajana, tres obras, Coalición Canaria; Mogán, Coalición Canaria; Mogán, Coalición Canaria; Mogán Coalición Canaria; Gáldar, PSOE; Arucas, Coalición Canaria; Santa Lucía de Tirajana, Coalición Canaria.

Fuerteventura: Puerto del Rosario, PSOE; Puerto del Rosario, PSOE; La Oliva, Coalición Canaria.

Lanzarote: Yaiza, Coalición Canaria; Tías, PSOE; Aría, Coalición Canaria.

Si recuerdan ahora lo que leyó el anterior interviniente de la provincia de Santa Cruz de Tenerife y si todavía les queda algo en la cabeza y lo completan con esta lista, verán que el desequilibrio partidario en Canarias, a primera vista al menos, no parece muy brutal.

El Director General explicó con brillantez, claridad y contundencia cuál es el criterio para analizar si un tipo de actuaciones, en este caso por parte de la Dirección General de Costas, es razonable o no lo es, es correcto o no lo es conforme al color político del alcalde de cada uno de los partidos. Por cierto, señor Director General, aprovecho para sugerirle a quien le haya escrito este papelito que corrija el alcalde de Candelaria, ya que no es del Partido Socialista. Es verdad que el Partido Socialista participa en el gobierno de ese municipio, pero el alcalde, repito, no es del Partido Socialista.

¿El criterio razonable para estudiar si un conjunto de inversiones que ha hecho una Dirección General es correcto o incorrecto es ver si el alcalde de los municipios donde se ha producido la inversión es de un partido o es de otro? Yo desconozco cuáles han sido las peticiones que otros municipios hayan podido realizar y, por lo tanto, si la actuación de la Dirección General se corresponde o no de forma razonable con las peticiones que hayan hecho los distintos municipios. Es evidente que los municipios —la discusión se ha centrado principalmente en la Isla de Tenerife— más importantes turísticamente de la Isla de Tenerife están gobernados por alcaldes socialistas, es así. Exceptuando el caso de Santa Cruz y La Laguna, los municipios de entidad media también están gobernados por el Partido Socialista, y yo sinceramente creo, por la poca experiencia que pueda tener y por lo que voy conociendo de cómo funciona la Administración del Estado, que no hay una actitud sectoria por parte de la Administración central, en este caso por parte de la Dirección General de Costas.

El señor Director General ha puesto de manifiesto cómo existe una actitud de colaboración por parte de la Di-

rección General. Yo, además, creo que es así. Ha hablado del programa de «Tenerife y el mar», en colaboración con el Cabildo de Tenerife. Entiendo que se exija por parte de la Administración del Estado un cierto nivel para llegar a la colaboración. La colaboración —decía él— es muy difícil, y yo quiero ratificar también esa idea. Recuerdo todavía cómo en el municipio de Santa Cruz de Tenerife hubo un alcalde empeñado en convertir un puerto en una piscina, en hacer un parque marítimo en un puerto. Al final se ha hecho un parque marítimo con la colaboración del Estado, que ha destinado fondos europeos. Esta es una actuación —si esta tarde se ha hecho referencia a ello lo lamento, pero no lo he oído— importantísima, realizada con la colaboración de varias administraciones y con el apoyo total de la Administración del Estado. Y se ha hecho un parque marítimo donde había que hacerlo, no dentro de un puerto para quedarnos sin él. Este es un ejemplo de colaboración con quien está dispuesto a hablar, con quien está dispuesto a respetar el criterio de la Administración competente, que no es una broma, y es, además, la que va a hacer la inversión.

Aquí hay un asunto de fondo que no se ha tocado, pero que a mí me parece inevitable tocar, porque aunque en esta comparecencia el portavoz de Coalición Canaria ha adoptado una actitud de moderación, es evidente que no es ése el tono que se ha adoptado en general en la prensa canaria. Con el máximo respeto a don Adán Martín, respeto institucional que me parece cualquier persona elegida por el pueblo español para sentarse en esta Casa, y además es Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, institución queridísima para mí; con el máximo respeto personal, repito, hacia él y hacia su opción política, tan legítima como cualquier otra, aquí hay un asunto de fondo, y es que Coalición Canaria, y lo que eso representa de entramado económico, político, de la burguesía tinerfeña, etcétera, ve que hay un área importante, como es la costa, donde ellos no mandan. Para mí no hay otra explicación; hay algo en lo que ellos no mandan, no mandan ahí, no pueden hacer lo que ellos quieren. Eso hace que sus esquemas de poder absoluto, omnímodo se vengán abajo, e intentan justificar que se invierte más en un ayuntamiento gobernado por un alcalde del PSOE que en un ayuntamiento gobernado por un alcalde de otro grupo político.

Pero todo esto es una batería de cañones dispuestos a lanzar bombas o proyectiles destinados al Gobierno central para hacerle tambalearse en la defensa de los intereses generales que, sin duda, son los que defiende.

Se le podrá criticar si a veces es más generoso o comprensivo con un ayuntamiento gobernado por un alcalde socialista que con un ayuntamiento gobernado por otro partido. A lo mejor es verdad. Tampoco hay por qué pensar que esta gente del Partido Socialista es pura más allá de lo razonable, no quiero exagerar. Incluso estoy dispuesto a aceptar que puede haber un porcentaje, en cualquier caso pequeño, de cierto sectarismo a favor de aquellos municipios regidos por alcaldes socialistas; estaría dispuesto a aceptar que podría haber algo de eso, pero ése no es el asunto fundamental. El asunto fundamental es que Coali-

ción Canaria observa casi impotente que hay un sector de actividad muy importante que no controla, que no domina, mientras que el Gobierno nacional es un gobierno que, con todos los defectos que pueda tener, defiende el interés público por encima de todo; está dispuesto a hacer inversiones en la playa de Las Teresitas siempre que sea el interés público el que esté salvaguardado, garantizado por encima de todo, y hay otras administraciones que no voy a decir que defiendan intereses malignos ni espurios, pero a mi juicio no defienden con la misma fortaleza el interés general.

Señor Director General de Costas, supongo que en esa Dirección General se recibirán muchas críticas, pero creo que también algunas alabanzas. Yo quiero sumarme a las alabanzas. Además, con las últimas actuaciones se ha venido a demostrar que estas críticas de sectarismo están absolutamente injustificadas. Las inversiones que se van a hacer en la playa de Valleseco en Santa Cruz de Tenerife y la decidida apuesta que ha hecho la Administración central a favor del parque marítimo también en Santa Cruz de Tenerife son dos manifestaciones claras de que desde la Administración del Estado no se actúa con sectarismo.

El municipio de Santa Cruz de Tenerife está gobernado por las mismas personas desde el año 1979, incluso parece que están intentando una operación alambicada para garantizar que eso pueda continuar siendo así dentro de los próximos cuatro años, porque lo consideran algo muy importante dentro de su estrategia política, lo cual siempre es muy lícito. Y es curioso que precisamente este tipo de acuerdos con el municipio de Santa Cruz de Tenerife o con su ayuntamiento se hayan alcanzado en la última etapa. Quiero que quede claro que esa colaboración con el ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha sido posible, repito, en la última etapa, cuando, casualmente, hemos tenido un nuevo alcalde con quien el diálogo, la comprensión y el sentido común parece que ha sido más fácil que en otras etapas anteriores.

De nuevo, señor Director General, muchas gracias, mucho ánimo y enhorabuena.

El señor **MARTIN MENIS**: Señor Presidente, le pido que me conceda hacer uso de la palabra porque se ha aludido constantemente a mi persona. No se ha dirigido al Director General, sino a mí.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Martín Menis. Ya me lo suponía, y voy a intentar actuar de la forma más ecuánime posible en función del tiempo, en función de las manifestaciones del señor Martín Menis, en función de sus responsabilidades y al margen de la presencia, que no puede ser más que ausente pero que está aquí presente, del Director General, al cual le daremos la palabra en último lugar para cerrar el debate en cuanto a las preguntas u observaciones que tanto el señor Soriano como el señor Martín Menis le hayan podido hacer. Por tanto, cerrará el debate el señor Director General. Pero le pido la máxima brevedad en sus declaraciones o en sus manifestaciones y que se refieran solamente a lo que usted se haya sentido aludido por parte

del señor Martín. Y ahora, con todo su derecho, tiene la palabra.

El señor **MARTIN MENIS**: Muchas gracias, señor Presidente. Intentaré ser breve, yo creo que siempre lo soy, quizá demasiado, porque como soy parco en palabras a veces no se me entiende.

En primer lugar, quiero decir que el señor Martín ha aludido a una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias que es recurrida por la Comunidad Autónoma ante el Tribunal Supremo y fue fallada a favor de dicha Comunidad dejando claro que no existía sectarismo. Por tanto, de las sentencias hay que decirlo todo.

Segundo, como ha aludido a un Presidente de un Cabildo, que indudablemente era yo, le puedo indicar que este Presidente del Cabildo defendió la postura de los alcaldes socialistas en cuanto que había que equilibrarlo. Consta en los documentos presentados porque la institución que presidía se presentó en el juicio correspondiente simplemente para defender un criterio de reparto entre cabildos y ayuntamientos en porcentaje y de forma genérica, en absoluto bendiciendo el reparto que se había hecho aun cuando el gobierno fuera de la misma fuerza política. Es más, este Diputado, que a la vez es Presidente del Cabildo, ha ofrecido más de una vez a los alcaldes —y lo saben— la institución y el edificio para que hicieran su protesta formal cuando se encerraron en una ocasión una noche sin ningún tipo de inconveniente. Por tanto, el señor Martín nunca puede aludir, aunque sea veladamente, a mi persona en ese sentido.

En tercer lugar, está indicando que son intereses extraños los que producen esta preocupación de Coalición Canaria por la política de costas. No me imagino al señor Barbuzano, Senador por Coalición Canaria al que conoce perfectamente el señor Martín, defendiendo intereses, aunque sean extraños, de ningún tipo de sector económico. Conoce su trayectoria porque militaba en su partido y la preocupación que siempre ha tenido por defender los criterios globales de la sociedad.

Si se refiere a este Diputado, a la vez Presidente del Cabildo, le puedo decir que fue el primero que cuando llegó a la institución que presido comenzó a desarrollar una política de planes de costa para que, en colaboración los ayuntamientos y la Dirección General, se fueran aprobando criterios urbanísticos que evitaran una política diferencial de cada uno de los planes parciales que se están aprobando. De todo eso hay datos, porque son muchos planes los que tramitamos en ese sentido, y algunos de ellos no han llegado a poderse aprobar por la enorme dificultad para hacer una política de ese tipo en el complicado entramado institucional en el que nos movemos cuando se trata de costas, donde tantas administraciones y organismos compiten en una misma área, organismos del propio Gobierno central, como pueden ser en muchos casos Icona o la Guardia Civil en cuanto a sus competencias, costas, etcétera. Hace muy poco se reunieron en el Cabildo de Tenerife para resolver un problema de ballenas diecisiete representaciones institucionales diferentes para ver cómo podíamos encontrar una solución.

Con respecto a la misma insinuación sobre la cual sigue ejercitando su dialéctica el señor Martín, he de decir que la decisión sobre el territorio donde se sustenta el actual parque marítimo fue firmada en un acuerdo en el año 1983 por el Presidente de la autoridad portuaria, en aquel tiempo el señor Trujillo, y el Alcalde de Santa Cruz de Tenerife, siendo este Diputado en aquel tiempo primer Teniente de Alcalde, o sea que el interés de la corporación no era intentar entrar en un conflicto, sino arreglar el problema, y gracias a Dios, con la ayuda de Puertos, del Cabildo de Tenerife y de la Comunidad Autónoma, se ha realizado la obra del parque marítimo porque han participado las tres instituciones.

No me gustaría tener que seguir dando la paliza al resto de los Diputados, pero creo que está bastante claro, meridianamente claro para todos los canarios que el interés de Coalición Canaria no es defender ningún tipo de actuaciones, sino que sobre las costas y sobre la política de costas, donde confluyen las competencias de diferentes administraciones, se tomen criterios globales. No entiendo cómo el señor Martín puede ni pensar eso, no entiendo cómo lo puede pensar, porque si estudia mínimamente el problema, se dará cuenta que la política seguida durante estos años en absoluto responde a las coordenadas que el señor Martín ha indicado hoy en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Había pedido brevedad, había pedido que a su vez su intervención no se convirtiera en una contrarréplica para que otro Diputado se sintiera aludido, con lo cual entraríamos en una dinámica, en la que —repito—, de forma excepcional, hemos entrado hoy en esta Comisión, y no quisiera que se sentara este precedente para el futuro. Lo dicho por ambos Diputados queda plasmado en el «Diario de Sesiones» y queda a su vez al criterio de todos los Diputados que quieran tener acceso a esta información. **(El señor Martín Cejas pide la palabra.)**

Voy a hacer una última excepción, pero sin crear precedentes, señor Martín. Treinta segundos, por favor.

El señor **MARTINON CEJAS**: Gracias, señor Presidente. Comprenderá que si le ha dado la palabra a don Adán Martín para decir —aunque me haya citado reiteradamente, ha sido fundamentalmente para decir cosas que él quería decir—, también este Diputado quiera hacer uso de la palabra.

Yo lamento haberme extendido en mi primera intervención. Acépteme, señor Presidente, que no suelo alargarme en las intervenciones que realizo en esta Comisión, pero es que se estaba acusando a mi Partido de sectarismo, que es de las cosas que a mí me resultan más repugnantes en la política.

Corrijo lo que he dicho sobre el tribunal. Quiero decir que me fío de su palabra. No tengo aquí ningún dato, pero si él dice que la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias fue corregida por otro tribunal posteriormente, seguro que fue así, pero en cualquier caso no deja de ser cierto lo que yo dije, que es que un tribunal —no un juez aislado, sino un tribunal— llegó a considerar que se vulneraba un principio constitucional.

En cuanto a que don Adán Martín apoyó el reparto de los fondos del plan canario de empleo, le diré que está en la primera página —a lo mejor no es la primera— de un periódico local, que puedo garantizar al señor Presidente y a todos los miembros de la Comisión que no está dominado en absoluto por el Partido Socialista ni por gente afín al Partido Socialista ni nada que se le parezca. Esta es una información de prensa, y si ésta no recoge la actitud que tuvo don Adán Martín, yo desde luego le pido disculpas, pero no me lo he inventado; ha sido tomado de aquí.

Yo no creo ni que el señor Barbuzaño ni don Adán Martín defiendan intereses extraños. Tengo buena opinión de los dos, como políticos y a nivel personal. Lo que sí creo —he intentado explicarlo y si he dicho otra cosa por la que pudiera llegar a pensarse que don Adán Martín es un granuja, desde luego lo retiro terminantemente, porque no es ésa la idea que yo tengo de don Adán Martín— es que Coalición Canaria es un complicado entramado de intereses políticos, económicos y empresariales, que impregna no digo toda la actuación política de Coalición Canaria, pero sí buena parte de dicha actuación, y quien recuerde la tramitación de la Ley del Régimen Económico Fiscal en esta Cámara recordará perfectamente cuáles eran las posiciones que defendía el parlamentario portavoz de Coalición Canaria en aquel asunto. Esto no debe considerarse como una ofensa a Coalición Canaria. Simplemente creo que el Partido Socialista defiende los intereses generales con mayor claridad, nitidez y contundencia que Coalición Canaria. La opinión que tengo de Coalición Canaria como fuerza política —y espero que les parezca razonable a todos— no es nada buena. Me merece el mismo respeto que cualquier otra fuerza política que obtiene el apoyo de una parte importante de la ciudadanía, pero desde luego creo que, como entramado de intereses económicos, políticos y empresariales que es, y de eso hay poca duda, no tiene una actuación política que defienda lo que yo creo que son intereses generales. Quizás el problema consista básicamente en que el concepto de interés general que tenemos unos y otros es diferente.

Hay una cosa que me gustaría que quedara clara. Igual que me molesta que se me acuse de sectario, a mí o a mi Partido, igualmente me molesta que se pueda pensar que yo estoy acusando a otras personas de no defender lo que ellos consideran que son intereses generales. Insisto, tengo una magnífica opinión de don Adán Martín y además no tengo ningún inconveniente en expresarlo públicamente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por la benevolencia que ambos han demostrado en esta Comisión. Quiero que conste que la benevolencia por su parte alcanza hasta el cumplimiento de su promesa explícita, que no implícita, de que los temas que puedan surgir sobre los problemas canarios en los distintos grupos parlamentarios, por favor, no traten de dilucidarse todos en esta Comisión, que hay otras Comisiones y otros foros en los que se puede hablar. **(Ris-sas.)** Por lo tanto, gracias por el intenso debate, excepcional —repito— y sin precedentes con el que prácticamente vamos a terminar esta reunión.

Lógicamente, por respeto y consideración a nuestro compareciente, va a ser el señor Osorio Páramo quien cierre la sesión de trabajo de hoy.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE COSTAS** (Osorio Páramo): Voy a ser muy breve, dado lo avanzado de la hora.

Al Diputado señor Soriano tengo que agradecerle las alabanzas que ha hecho por las que estima mi perfecto conocimiento de la costa canaria. Agradezco las alabanzas, pero quiero destacar que esa es una obligación de los miembros de la Administración, conocer la materia en la que están, y, más que alabanzas, debe ser simplemente el reconocimiento de un cumplimiento de las obligaciones que los mismos tienen.

Ha hablado en dos preguntas sobre el tema de Candelaria y el tema de Las Teresitas. Como he comentado antes, en las respuestas que he dado al Diputado señor Martín está la contestación a esas preguntas.

En cuanto al Diputado señor Martín, como su intervención está ligada un poco a la política global de Canarias, no tengo gran cosa que decir. Entono el *mea culpa* en cuanto a esa adjetivación de ayuntamiento socialista. Yo iría más lejos, yo simplemente pondría ayuntamiento. La aparición del término ha sido motivada por el inicio de mi intervención. La campaña que ha sufrido Costas, a través de la prensa, en los últimos tiempos, concretamente en la zona de Tenerife, porque en la zona de Las Palmas no se ha respirado lo mismo, ha motivado el tratar de aclarar la situación.

Participo de que los municipios son un buen camino de, digamos, conocer los problemas, pero yo creo que, aun siendo así, deben ser las tres administraciones, es decir, la comunidad autónoma, el municipio y la Administración del Estado, las que, siempre que sea posible, debemos coordinar la planificación de las inversiones, porque esa planificación lleva a otras planificaciones en el territorio, que son competencia de otras administraciones, no de la administración de costas. No obstante y aun atendiendo a eso, yo considero que la administración de costas, que creo que tiene un perfecto conocimiento del territorio, tanto desde la Dirección General como a través de los servicios periféricos que hay en cada una de las provincias costeras, es la más profunda conocedora, en cada uno de estos servicios, de las necesidades más prioritarias del territorio. Por lo tanto, entre dos opciones, ayuntamientos-servicios periféricos de costas, en la mayoría de los casos, yo me inclino por la opinión de servicios periféricos. Pero como lo que quiero es la coordinación entre administraciones, evidentemente, el objetivo final debe ser otro.

Yo no llego ni a admitir eso que admite el señor Martín de que puede haber un cierto porcentaje dentro de las inversiones. Rotundamente, en lo que respecta a la Dirección General de Costas, yo digo que no. Es decir, las inversiones son las que son, porque son las que tienen que ser. Es más, cuando hablaba del adjetivo de los ayuntamientos, tengo que señalar, como decía al principio, que yo me he enterado del color de los ayuntamientos cuando se ha hecho este listado con motivo de las informaciones

de prensa. Hasta ese momento, podía saber muchas cosas de la costa de los ayuntamientos, pero sólo sabía la coloración de unos pocos; de la mayoría de los ayuntamientos canarios no sabía cuál era la coloración política.

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

Muchas gracias a todos los presentes. Muchas gracias a los servicios y colaboradores de esta larga reunión de trabajo.

Levantamos la sesión hasta la próxima semana.

Eran las ocho y cincuenta y cinco minutos 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