



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 29

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON JESUS POSADA MORENO

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles, 19 de junio de 1996

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo), para informar sobre:

- | | |
|---|-----|
| — Previsiones y líneas generales a desarrollar en su Departamento. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000012) | 438 |
| — Líneas generales y proyectos a desarrollar por su Departamento. A solicitud del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 213/000026) | 438 |
| — Líneas generales de la política de su Departamento, a petición propia. (Número de expediente 214/000007) | 438 |
-

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (ARIAS-SALGADO Y MONTALVO), PARA INFORMAR SOBRE:

- **PREVISIONES Y LINEAS GENERALES A DESARROLLAR EN SU DEPARTAMENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000012.)**
- **LINEAS GENERALES Y PROYECTOS A DESARROLLAR POR SU DEPARTAMENTO. A SOLICITUD DEL GRUPO IU-IC. (Número de expediente 213/000026.)**
- **LINEAS GENERALES DE LA POLITICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICION PROPIA. (Número de expediente 214/000007.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Vamos a empezar la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. El orden del día de esta reunión es la comparecencia del Ministro de Fomento, don Rafael Arias-Salgado, ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, comparecencia que ha sido pedida por el Gobierno, por el Grupo Socialista y por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa por Catalunya.

El desarrollo de la sesión va a ser similar al de la Comisión pasada, con la presencia de la Ministra de Medio Ambiente. Habrá una primera intervención del Ministro, por tiempo indeterminado; contestarán luego los grupos, comenzando por los que han pedido la comparecencia; seguirán los demás, de mayor a menor, y terminará el Grupo Popular. Contestará el Ministro, habrá un brevísimo turno, como la otra vez, de insatisfacciones (**Risas.**) y cerrará finalmente el Ministro.

Sin más dilación, tiene la palabra el excelentísimo señor Ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Señorías, buenos días.

Las líneas generales de la política del Departamento, durante la presente legislatura, están enmarcadas en diversas coordenadas, a las que me voy a referir sucintamente.

La primera coordenada básica es la política económica del Gobierno, que tiene como objetivo prioritario el cumplimiento de los criterios de Maastricht. Y dentro de esa política económica del Gobierno se insertan los Presupuestos Generales del Estado para el año 1997, que en estos momentos están en fase de elaboración; por consiguiente, hasta que se conozca la cifra del capítulo 6, inversiones reales, no puedo especificar compromisos-contratos en los que afecta a la inversión pública en infraestructuras. En segundo lugar, está el proceso comunitario de liberalización en marcha. En tercer lugar, la existencia de un Estado descentralizado y la necesaria coordinación y coope-

ración con las comunidades autónomas en el ámbito de sus competencias, que afectan muy sustancialmente a diversas políticas del Departamento.

Desde otra perspectiva, son también coordinadas que hemos de tener en cuenta los acuerdos políticos del Grupo Parlamentario Popular y del Gobierno con otros grupos parlamentarios que contribuyen a dar un soporte parlamentario al Gobierno y, finalmente, como es lógico, el programa electoral, en el que se encuentran señalados *in extenso* los objetivos que el Gobierno querría alcanzar durante el transcurso de la legislatura.

De este conjunto de coordenadas querría referirme específicamente a dos, por su particular importancia. Yo diría que son dos coordenadas que alcanzan el nivel de condicionamientos porque tienen un carácter estratégico. El primero de ellos es la reflexión que debemos hacer sobre el cumplimiento de los objetivos de Maastricht y concretamente el cumplimiento del requisito de déficit público.

Hay una amplia mayoría en la Cámara que asume como objetivo prioritario, no ya para un Gobierno sino para la sociedad española, el que España se encuentre en la primera velocidad y, por tanto, pueda incorporarse a la Unión Monetaria en las fechas previstas en el llamado, por así decirlo, núcleo duro; hay un compromiso de la gran mayoría de los grupos de la cámara que condiciona toda la política económica del Gobierno y, dentro de la política económica del Gobierno, la política del Departamento. Hay, por otro lado, un gran consenso también en esta Cámara de que no se deben modificar los gastos sociales, compromiso que este Gobierno asume y que, por consiguiente, dentro de esa política económica, también condiciona las políticas del Departamento.

Precisamente porque hay un amplio consenso sobre el cumplimiento de los requisitos de Maastricht y hay también un amplio consenso sobre la intangibilidad de los gastos sociales, es por lo que ha habido que realizar ajustes presupuestarios durante el pasado año y durante el presente.

El Gobierno anterior, a finales de año, hizo un ajuste presupuestario que afecta directamente a este Departamento, y lo hizo a través de dos mecanismos: el acuerdo de no disponibilidad, que afectaba en más de 50.000 millones al capítulo 6, inversiones reales, y la decisión de no incorporación de créditos a los Presupuestos de 1996 de gasto comprometido, pero que figuraba como remanente en los distintos créditos presupuestarios.

La no incorporación de créditos supone, de hecho, un segundo recorte de 69.381 millones de pesetas. A ese recorte hay que añadir el realizado por el Gobierno del Partido Popular, que si tenemos en cuenta la totalidad de lo que antes era el antiguo Ministerio de Obras Públicas, es decir, la suma actual del Ministerio de Fomento más el de Medio Ambiente, asciende a unos 79.224 millones de pesetas. De acuerdo con la distribución interna que he propuesto al Ministerio de Economía y Hacienda, y que con toda probabilidad será aceptada, el recorte en capítulo 6 ascenderá aproximadamente a unos 37.000 millones de pesetas de la totalidad del recorte. El resto se distribuirá entre otros capítulos del Presupuesto del Estado.

Todo esto ha supuesto, desde hace ya algún tiempo y como consecuencia de ese objetivo esencial de ir reduciendo el déficit del sector público, un descenso en la inversión pública. Si tenemos en cuenta el período 1989-1995 se verá cómo gradualmente se va produciendo un descenso en dicha inversión pública. Por no abrumar a SS. SS. con muchas cifras, diré que en el año 1990 la inversión pública asciende prácticamente al 5 por ciento del producto interior bruto, que es la cifra a la que aspiramos todos y la que figura en todos los programas electorales. Mantener esa cifra de inversión pública no ha sido posible. En el año 1994 se desciende al 3,8 por ciento del producto interior bruto y en el año 1995 al 3,7. En aras del cumplimiento de un objetivo más prioritario, como se puede percibir, hay un descenso en la importancia que tiene la inversión pública medida en términos de producto interior bruto. Esto, naturalmente, tiene sus inconvenientes, inconvenientes que hay que asumir y que yo asumo como miembro del Gobierno. Sin embargo, debo decir que esta política de restricción ha dado credibilidad a la política económica del Gobierno y esa credibilidad tiene un enorme valor en un mundo de una economía interdependiente y globalizada.

Para compensar este descenso de la inversión pública vamos a intentar poner en marcha dos mecanismos, a los que, si tengo tiempo, señor Presidente, me referiré al hablar de inversiones más concretas. El primero es el recurso a la inversión privada en infraestructuras, y otro es —lo tenemos actualmente en estudio— la dedicación de lo que el Estado ingrese por privatizaciones a inversión también en infraestructuras. Son dos vías de financiación complementarias que se pueden movilizar para compensar el recorte en la inversión pública.

Yo aquí querría hacer la siguiente consideración. El objetivo esencial de esta movilización de capital privado y de dedicación de ingresos por privatizaciones a inversión en infraestructuras es contribuir al crecimiento de la economía. Contribuyendo al crecimiento de la economía deberá ir razonablemente bien la recaudación fiscal y, de esa forma, contribuiremos a la reducción del déficit público; ése es el objetivo prioritario que no podemos perder nunca de vista. Si además mejoramos las infraestructuras, estamos cumpliendo dos objetivos de gran importancia.

Sin conocer en estos momentos la cifra global de inversiones que podrá realizar este Departamento para el año 1997, comprenderán SS. SS. que no estoy en condiciones de hacer muchas precisiones en materia de inversiones concretas. Yo me ofrezco para una posterior sesión parlamentaria en cuanto se pueda disponer de la cifra de inversión real, capítulo 6, que es la que me permitirá establecer prioridades concretas de inversión en infraestructuras.

La segunda gran coordenada a la que me refería es el proceso comunitario de liberalización, que afecta de manera singular y más intensa a los ámbitos del transporte y de las telecomunicaciones. Y aquí sí querría dejar clara una consideración. No es una opción liberalizar o no liberalizar; la opción está ya hecha y, por ello, es un condicionamiento. La opción está ya hecha por muchas razones, pero la principal es que pertenecemos a la Unión Europea,

que es la que ha puesto en marcha el proceso de liberalización y al cual nosotros no tenemos más remedio que sumarnos, si lo queremos poner desde una perspectiva negativa, o sumarnos yo diría que de manera positiva, por pensar que ese proceso de liberalización, como se piensa en la Unión Europea, va a producir efectos positivos para cada uno de los Estados miembros y para el conjunto de la Unión.

Pero es que incluso este proceso de liberalización no es una opción, porque yo creo que es una consecuencia inevitable de la propia evolución del mundo, del cambio de circunstancias que se ha producido particularmente desde el año 1989 para acá. Con la desaparición del muro de Berlín se puede decir que se han caído las fronteras políticas y se ha producido un fenómeno de globalización de la economía que exige, en cualquier caso, que cada economía nacional se sitúe en ese ámbito globalizado en condiciones de máxima competitividad. Todo ello, además, ha venido acelerado por una evolución en el mundo de las telecomunicaciones que tiene una importancia extraordinaria, de tal manera que, como digo, la opción está hecha, creo que es irreversible y debemos ajustar nuestras políticas a este factor irreversible.

En todo caso, del proceso de liberalización se desprenden algunos objetivos de carácter inmediato, como la búsqueda de la competitividad como finalidad constante, y no diría tanto de la competitividad de las empresas españolas, que también. Yo creo que dentro de pocos años la nacionalidad de las empresas no será un factor esencial en el mundo que se está empezando a construir. Lo que es importante que sea, a mi juicio, competitivo es el espacio físico, el espacio económico español, con objeto de que se pueda situar en España el mayor número posible de empresas, y para eso hemos de actuar sobre las infraestructuras y fundamentalmente sobre los costes financieros y sobre los costes fiscales. De ahí que la orientación de la inversión que habremos de hacer en los próximos años deba estar orientada a construir ese espacio económico que permita levantar un espacio atractivo para la instalación de empresas.

Establecidos estos dos grandes condicionamientos, voy a tratar de referirme, con la mayor brevedad posible —que no será fácil—, a los principales sectores que abarca este Departamento. Voy a empezar por el eje suelo-vivienda. No es necesario insistir en la trascendencia económica que tiene este eje, como es lógico y conocido, sobre el sector de la construcción. La construcción es una locomotora del desarrollo económico, que representa el ocho por ciento del producto interior bruto en España y, por consiguiente, su importancia económica está fuera de toda duda.

La realidad de la que partimos a la hora de delinear una política de vivienda y de suelo se podría resumir en los siguientes términos. En primer lugar, estamos a la espera de una sentencia del Tribunal Constitucional que será definitiva de la delimitación de competencias entre el Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales. En segundo lugar, partimos de una situación que se caracteriza también por la carencia de suelo. En tercer lugar se singulariza, igualmente, por el exceso de repercusión del

valor del suelo en el coste final de la vivienda, repercusión que ha ido en ascenso en los últimos años. En el año 1985, el suelo representaba el 25 por ciento del precio final de la vivienda; en el año 1994 se aproxima al 45 por ciento. Hay que tener en cuenta que en las zonas más céntricas de París —para que nos sirva como dato de comparación— el precio del suelo repercute en un 37 por ciento en el precio final de la vivienda.

La situación de la que partimos se singulariza, asimismo, por la carencia y por la carestía de viviendas asequibles, particularmente de vivienda que permitan el acceso a los jóvenes a una ubicación digna. El porcentaje de ingresos que dedican las familias en España a la adquisición de viviendas es también excesivo. Hay, y es otro rasgo, escasez de viviendas de alquiler. Solamente una de cada siete son viviendas en régimen de alquiler. En la Unión Europea, la media es una vivienda de alquiler de cada tres.

La conclusión de todo ello es que las garantías constitucionales de acceso a una vivienda digna en España no se cumplen, y ésta es una realidad absurda si se tienen en cuenta cuáles son las circunstancias, de hecho, en España. Tenemos una población prácticamente estancada; España es un país grande y poco urbanizado, y tenemos la menor densidad de habitantes por kilómetro cuadrado; sin embargo, no hay suelo. En estas circunstancias se podría decir que sería imposible de comprender la carencia de suelo, y es imposible de comprender la repercusión del suelo sobre el coste final de la vivienda, con unas circunstancias de hecho. Piénsese que —y sirva también como ejemplo de referencia— en Holanda, que tiene el 14 por ciento de su territorio urbanizado (en España solamente es el 6 por ciento), y tiene la mayor densidad de habitantes por kilómetro cuadrado, tienen los precios más bajos en vivienda. Por tanto, algo está fallando.

Yo creo, señorías, que el modelo vigente, que deriva de la Ley del año 1956 y que ha sido objeto de sucesivas reformas de adaptación, pero que no ha variado sustancialmente el modelo; el modelo vigente, repito, señorías, a mi juicio simplemente no funciona y, en consecuencia, tenemos que iniciar un período de reflexión que conduzca probablemente a cambiar ese modelo, porque, dadas las circunstancias de hecho que existen en España, España no debería tener un problema ni de suelo ni de vivienda y, sin embargo, lo tiene y grave. Hay, por consiguiente, como objetivo, tanto a corto como a medio y a largo plazo, iniciar un camino que debe conducir finalmente a un cambio de modelo.

Desde la perspectiva del Departamento, y como política a emprender, nosotros asumimos los siguientes objetivos: poner en marcha un plan de vivienda que contemple 1.200.000 actuaciones urbanísticas en el plazo de ocho años; asumimos como objetivo facilitar el acceso a la primera vivienda incrementando el parque de viviendas en alquiler y tratando de incidir sobre el precio, de tal manera que podamos incrementar el número de viviendas accesible a una gran mayoría de ciudadanos, especialmente a los jóvenes; asumimos, igualmente, como objetivo la creación de suelo útil, para lo cual habrá que potenciar políticas ur-

banísticas para la creación de ese suelo útil para viviendas, agilizar la gestión urbanística y liberar suelo público con políticas concertadas con las comunidades autónomas y los ayuntamientos, y, finalmente, asumimos como objetivo realizar una política realista de rehabilitación.

Para el cumplimiento de estos objetivos contemplamos en la política del Departamento un conjunto de medidas; de ellas, algunas son medidas legislativas y otras son medidas fiscales. La principal medida legislativa es la modificación de la Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre reforma de régimen urbanístico y valoraciones del suelo, y del texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1992, de 26 de julio. Esa reforma habrá de comprender los siguientes aspectos básicos: deberá contener los preceptos que permitan realizar una nueva política de suelo para que se superen las actuales debilidades estructurales y habrá que poner en marcha aquello a lo que antes me refería, y eso debería ser objeto de un amplio debate en esta Cámara, iniciar un proceso que suponga un cambio de modelo con respecto al actualmente vigente para tratar de aproximarnos a aquellos modelos que funcionen mejor que el nuestro.

Si tuviera ahora que resumir —y yo pido a SS. SS. que comprendan la simplificación que voy a realizar, es una simplificación inevitable en una intervención larga como ésta— en qué consiste ese cambio de modelo, yo diría que habría que poner un gran énfasis en lo que son las competencias de vigilancia, control y sanción, y mucho menos énfasis en todo lo que afecta a un procedimiento de decisión urbanística, que está basado fundamentalmente en autorizaciones y prohibiciones. Este modelo no da resultado, no funciona; en estos momentos en España representa la existencia de un problema de escasez de suelo y de acceso asequible a la vivienda. Esta es la línea del debate, en esa línea habrá de inspirarse la reforma de la actual legislación de suelo y veremos cómo se arbitra en la Cámara, debate previo a la propia elaboración del texto de la ley por el Gobierno con objeto de que pueda realizarse con el máximo consenso, porque esto afecta de alguna manera al modelo de convivencia, son reformas estructurales que tiene poco sentido hacer única y exclusivamente desde la perspectiva de un partido, y si después de analizar en profundidad el modelo vigente somos capaces de encontrar líneas de actuación que permitan cambiarlo para mejorar la situación, creo que los ciudadanos españoles habrán ganado con ello.

En todo caso, es necesario emprender una reforma que prevea una reducción del intervencionismo administrativo en sus diferentes niveles que sea compatible siempre con la defensa del interés general. Es evidente que el mundo del suelo y de la vivienda va a requerir siempre una cierta intervención administrativa, porque es un mercado singular, que afecta a la garantía de un derecho constitucionalmente proclamado y, por tanto, aun dentro de lo que es un proceso de liberalización, no se puede enfocar única y exclusivamente en términos de mercado. En segundo lugar, en esa reforma habrá que prever también una mayor seguridad jurídica para los agentes económicos dentro del respeto a las competencias respectivas del Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales en la solución que nos venga dada por el Tribunal Constitucional.

Junto a estas medidas legislativas están en estos momentos en estudio una serie de medidas fiscales, cuya ejecución naturalmente está condicionada al proceso de reducción del déficit público. Una vez más el objetivo prioritario, que es la política económica del Gobierno, condicionará las medidas que afecten a los distintos sectores o a las distintas políticas del Departamento. Está en estudio una reducción del IVA para las viviendas de protección oficial y las viviendas de precio tasado. Asimismo, está en estudio un aumento del período de vigencia de las cuentas de ahorro vivienda, y está en estudio la supresión de la obligación de declarar el dos por ciento del valor catastral como renta en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Este sería el esquema básico que afecta a la política de vivienda y suelo. Quedan muchas cosas en el tintero, pero para no alargarme más dejaríamos para un segundo turno todo lo que afecta a la ejecución del plan de la vivienda y a la puesta en marcha de su continuación después de la conferencia sectorial de Avila de noviembre del pasado año.

En el ámbito de las telecomunicaciones, otro sector de importancia capital para España y para la Unión Europea, ¿cuál sería el objetivo esencial? El objetivo esencial sería la plena incorporación de España a lo que se denomina la sociedad de la información. Para conseguir eso hay que tener en cuenta que hemos de incidir de una manera a la que me voy a referir a renglón seguido buscando la competitividad de las empresas que actúan en el sector a corto plazo ante un proceso de liberalización que es, como decía al comienzo de mi intervención, una opción hecha, y teniendo en cuenta también que las telecomunicaciones constituyen un sector que expresa de alguna manera el nivel de vida de los ciudadanos, afecta a la competitividad de las empresas e incide en el nivel de vida de los ciudadanos, y cualquier política que se emprenda por cualquier Gobierno tiene una exigencia irrenunciable, que es la incorporación y la plena garantía de la prestación del servicio universal. Hoy por hoy esa obligación afecta a lo que es el servicio básico de telefonía, pero probablemente habrá en el futuro otros servicios que por su importancia en la cohesión económica y social y por su importancia en la vertebración territorial de España deban ser también incluidos en ese concepto de servicio universal, es decir, de su extensión al conjunto de la población española. En cualquier caso, el concepto de servicio universal hoy vigente en la legislación comunitaria es el que afecta a la telefonía básica y es, por tanto y como decía, una exigencia irrenunciable.

Los objetivos a corto plazo que el Gobierno del Partido Popular asume, a través del Ministerio de Fomento, serían los siguientes: primero, enmarcar el proceso de liberalización en marcha, es decir, encauzar de la manera más beneficiosa posible para los intereses españoles la salida de un régimen de monopolio. En segundo lugar, movilizar la inversión, particularmente en infraestructuras, y posibilitar la incorporación de tecnología avanzada o de tecnología de última generación. En tercer lugar, favorecer un esquema de competencia para presionar los precios a la baja en el ámbito de los servicios liberalizados y que en un futuro inmediato se liberalicen y a través también de la puesta en

marcha de la comisión reguladora del mercado de telecomunicaciones. Finalmente, la creación de un marco legal estable, una vez superada la etapa de transición en la que estamos en estos momentos inmersos, que despeje completamente el horizonte, que facilite el funcionamiento del sector liberalizado y que inserte plenamente a España en un esquema internacional, como es inherente al sector de las telecomunicaciones.

Estamos, como decía, en una fase de transición. Y para esa fase de transición hemos trazado un modelo, unas líneas de actuación, algunas de las cuales están insertas en el Real Decreto-Ley que próximamente tendremos ocasión de debatir en el Pleno de la Cámara. En ese Real Decreto-Ley, ya lo debatiremos, se sientan las bases del modelo de transición para pasar gradualmente de una situación todavía muy intervenida, y donde existen si no posiciones de monopolio en el sentido puro sí fuertemente hegemónicas, a una situación de liberalización que nos viene impuesta por la legislación comunitaria. Por tanto, la situación de partida se podría describir en los términos siguientes. Partimos de un monopolio telefónico en fase de rápida privatización; hay un proceso de liberalización ya iniciado que afecta a algunos servicios; hay una fuerte presión comunitaria por acelerar el proceso de liberalización; tenemos tres conflictos pendientes con la Unión Europea que afectan a tres empresas españolas muy importantes, y el Gobierno español tiene impugnadas tres directivas comunitarias. Esta es la situación de partida.

Para hacer frente a esa situación de partida, y para encauzar, como decía, el proceso de liberalización, nosotros, en el Real Decreto-Ley, hemos puesto en marcha algo que ya estaba previsto por el Gobierno anterior en términos distintos, que es la constitución de un duopolio temporal. ¿Por qué un duopolio, que es una solución obviamente opinable y discutible? Pues hay muchas razones, pero yo haría hincapié sobre las siguientes. Primero, estimular en forma limitada a Telefónica a ajustar sus costes; es decir, estimularla a ajustar sus costes mediante una competencia limitada y por un tiempo limitado. Segundo, la existencia de unos activos incorporables de manera mucho más rentable al mundo de las telecomunicaciones. Tercero, la existencia de un núcleo muy importante de capital español, que desea invertir en el sector de las telecomunicaciones y no encontraba un cauce apropiado en esta fase de transición con un proceso de liberalización solamente en ciernes. De ahí la existencia, de ahí la configuración de un segundo operador nacional en torno a Retevisión que está previsto en el Decreto-Ley, y al que después, si SS. SS. lo estiman oportuno, me podré referir con mayor detalle.

En todo caso, en este modelo de transición nos quedan pendientes, y trataremos de aprobarlo de la manera más rápida posible, el reglamento de la Ley del Cable. Espero poder enviar este reglamento, antes de que se produzca la dispersión veraniega, al Consejo de Estado y al Consejo Asesor de Telecomunicaciones. Una vez aprobado el reglamento del cable, si es posible, anticipar la convocatoria de las mesas de adjudicación de las concesiones de operadores de cables para también despejar el horizonte de las inversiones.

Por otra parte, está también a punto de concluirse la elaboración del reglamento de la comunicación por satélite. Aquí, como saben SS. SS., está todo lo que afecta al Hispasat, que tiene en estos momentos dos satélites en funcionamiento y que, como pueden suponer, ofrece una gran importancia para la proyección internacional de España, y particularmente en todo el mundo de habla hispana. Trataremos también de promulgar o de concluir la elaboración del reglamento de la Ley de Televisiones Locales, reglamento que plantea algunas dificultades, porque la ley actualmente vigente es, a nuestro juicio, excesivamente restrictiva, prevé solamente la existencia de dos licencias o de dos operadores y hoy hay ya en muchas zonas urbanas más televisiones locales en una situación de ilegalidad, por no decir en una situación de ilegalidad. Hemos de combatir esa situación de hecho y conducirla hacia un marco legal, probablemente teniendo que modificar la Ley de Televisiones Locales antes de concluir la elaboración de su reglamento.

Por último, habremos de adoptar algunas medidas que favorezcan el funcionamiento de los operadores públicos. Ya me he referido a Retevisión. Correos y Telégrafos habrá de incorporar parte de sus recursos a ese segundo operador nacional y, en lo que afecta a Hispasat, habrá que aprovechar mejor sus recursos y buscar fórmulas para garantizar su rentabilidad. El final de este proceso es una nueva ley general de ordenación de las telecomunicaciones que regule, en definitiva, un sector totalmente liberalizado.

Ese proyecto de ley, que espero enviarlo antes de que concluya el presente año a las Cortes, contemplará un sector plenamente liberalizado con una exigencia y dos límites, por así decirlo. La exigencia será la prestación de servicio universal, que, como decía, es absolutamente irrenunciable. Los dos límites serían: mecanismos para proteger la competencia frente a abusos de posición dominante y limitaciones también para garantizar la oferta de servicios con una cobertura territorial grande. No podemos asumir que el proceso de liberalización conduzca, al final, a una concentración exclusiva de servicios solamente sobre las grandes poblaciones. Por tanto, esa ley habrá de contener algunas limitaciones y algunas obligaciones para los distintos operadores que garanticen la extensión de aquellos servicios de telecomunicaciones que tengan mayor incidencia sobre la cohesión económica y la cohesión territorial de España. Esa ley general de ordenación de las telecomunicaciones deberá incorporar los puntos principales de las directivas comunitarias y garantizar, por último, la existencia de una competencia libre.

He dejado para el final la referencia a lo que está llamado a ser un órgano fundamental en el sector de las telecomunicaciones, que es la comisión reguladora del mercado de las telecomunicaciones, cuya primera configuración provisional está en el Real Decreto-Ley. Ahorro a SS. SS. la descripción de sus funciones y todo lo que afecta a su composición. Lo que sí querría trasladar es que no es la configuración definitiva, pero sí es urgente poner en marcha esta comisión reguladora no solamente porque es una exigencia de las autoridades comunitarias, sino porque el modelo de transición exige ya la existencia de un órgano

arbitral con competencias claras y capacidad de actuación en el sector. En su futura configuración, más que en la configuración prevista en el Real Decreto-Ley, la comisión del mercado de telecomunicaciones habrá de tener como primera función la administración de aquellos ámbitos donde los recursos son escasos, me refiero a la administración del espacio radioeléctrico; todo lo que afecta a la numeración de los operadores, los derechos de paso, licencias, etcétera. Eso habrá de ser administrado por la comisión reguladora. Lógicamente tendrá que arbitrar en los conflictos y tendrá que garantizar la existencia en la competencia limpia y libre. Será el órgano encargado de velar por la existencia de tarifas equitativas en todos aquellos que tengan redes y hayan de realizar interconexiones. Tendrá la potestad sancionadora, potestad sancionadora que no se le ha podido atribuir en el Real Decreto-Ley y ha habido que introducir una remisión a la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones porque no es posible establecer o atribuir una potestad sancionadora sin tipología de faltas, sin tipología de sanciones y eso ha de hacerse por ley votada en Cortes.

Tendrá también atribuciones de asesoramiento al Gobierno, a las comunidades autónomas y a las corporaciones locales y la obligación o la competencia de garantizar la prestación del servicio universal. Habrá que velar por la calidad de los servicios, por la protección de datos y por el secreto de las comunicaciones.

Será, por tanto, un órgano al que la ley deberá dotar de una autonomía y de unas garantías de independencia como las que tiene la Comisión del Mercado de Valores o como las que tiene el Gobernador del Banco de España.

En esos términos está ya inicialmente concebida la Comisión que se prevé en el Real Decreto-ley y así estará también en la futura ley de ordenación general de las telecomunicaciones.

Unas breves palabras de referencia a Correos. Como ustedes saben, es un servicio que está liberalizado y el problema con que hoy se enfrenta es que, si bien se multiplica el número de informaciones que se intercambian en el mundo actual, su soporte se diversifica y cada vez se envían menos cartas.

El objetivo durante esta legislatura sería proceder a una redefinición de su papel, contemplando las siguientes dimensiones: en primer lugar, el mantenimiento del servicio universal, pero adaptándolo al proceso de liberalización y garantizando el equilibrio financiero del actual operador público; en segundo lugar, la creación, dentro de Correos, de nuevos servicios que puedan incrementar sus ingresos y, finalmente, la modernización de todos sus procesos.

Con ello concluyo lo que afecta al mundo de las telecomunicaciones y voy a pasar ya a lo que afecta a la política de transportes y al ámbito de las infraestructuras, casi telegráficamente para no alargar en exceso esta intervención.

Los dos componentes básicos de una política de transportes, como saben SS. SS., son las infraestructuras y los servicios ofrecidos por las empresas operadoras.

La política de transportes tiene yo diría que dos exigencias fundamentales: realizar una política coordinada, es decir, intermodal, por una parte, y, por otra, eludir la seg-

mentación o sectorialización que ha sido tradicional en la Administración española.

La situación de partida, por describirla en dos grandes rasgos, es que nos encontramos con un sistema desarticulado de transportes, que es una vieja herencia no superada todavía —herencia que se remonta a muchos años atrás— y con graves problemas económicos. Serviría como ejemplo el proceso de deterioro que padece la flota mercante o la situación de Iberia a las puertas de una plena liberalización del transporte aéreo.

En la política de transportes hay un punto de partida al que yo querría hacer referencia, que es el Plan Director de Infraestructuras. Es un trabajo útil y valioso que nosotros vamos a aprovechar y muchas de nuestras actuaciones estarán insertas en dicho Plan.

Sí debo decir que no se podrá alcanzar la financiación en él prevista, como no se ha podido alcanzar en los dos últimos años, como consecuencia de la necesidad de sujetarnos una vez más a ese gran objetivo prioritario que es el cumplimiento de los requisitos de convergencia.

Debo decir que hay que hacer un esfuerzo por incorporar las comunidades autónomas a la financiación y pedirles todavía mayor apoyo, porque tienen una serie de competencias —simplemente hay que pensar en la ordenación del territorio— exclusivas que inciden de manera decisiva en la ejecución del Plan Director de Infraestructuras.

En el ámbito de las carreteras querría destacar una actuación en cuatro frentes. Procederemos a realizar, a diseñar y a ejecutar un plan sectorial de carreteras de acuerdo con las resoluciones aprobadas por la Cámara sobre el Plan Director de Infraestructuras. Se tendrán en cuenta los siguientes criterios principales: la mejora de la cohesión económica y social de las regiones entre sí y de España con los distintos países de la Unión Europea; en segundo lugar, el mejor acceso de personas y mercancías a los centros de actividad económica; en tercer lugar, el aseguramiento de umbrales mínimos de accesibilidad en todo el territorio nacional y, en cuarto lugar, las peticiones y ofertas de colaboración de financiación de las comunidades autónomas. Y añadiría un último criterio, que es la incorporación de importantes aspectos del llamado Plan Puente, del Plan de Actuaciones Prioritarias que, como saben ustedes, tiene un gran retraso, provocado en gran parte por la aplicación del reglamento de la nueva Ley de Contratos del Estado que ha creado dificultades en los procesos de decisión administrativa.

Diría que, de un billón cuatrocientos mil millones de pesetas previstos de inversión en el llamado Plan Puente, a 30 de mayo solamente se habían licitado 400.000 millones. Vamos a tratar de reanudar el proceso de licitación, una vez aprobado el ajuste presupuestario, con el fin de cumplir las previsiones del Plan puente y de analizar cuáles de sus actuaciones deben tener prioridad para su incorporación a ese Plan Sectorial de Carreteras.

Una segunda línea de actuación es la eliminación en la red estatal de las travesías de las poblaciones.

Una tercera línea de actuación es la prestación de especial atención a programas de seguridad vial, dando prioridad a aquellos proyectos que eliminan puntos negros, y la

articulación de una serie de medidas legales que permitan la movilización de capital privado para invertir en infraestructuras y la dedicación, como decía antes, de los ingresos obtenidos por privatizaciones en inversiones en infraestructuras. Como saben ustedes, hay un grupo de trabajo creado en el Ministerio de Fomento con objeto de ver cuáles son las posibilidades reales y cuáles son las medidas legales que hay que adoptar para poder facilitar esos procesos.

En ferrocarriles se realizará también a corto plazo un plan sectorial de inversión en infraestructuras ferroviarias que tendrá como objetivos principales la actualización y mejora de la red ferroviaria de ancho español y la continuación de los programas de cercanías, donde se ha realizado en los últimos años una actuación enormemente positiva; se han mejorado mucho los trenes de mercancías en las grandes urbes españolas, y es un programa que nosotros continuaremos.

Finalmente, contemplamos, dentro de ese Plan sectorial, la ejecución del tren de alta velocidad en sus dos grandes tramos Madrid-Zaragoza y Barcelona-frontera francesa, si podemos realizar el proceso de inversión durante esta legislatura. Debo anticipar a SS. SS., que está en estudio la posibilidad de una fórmula de financiación mixta del tren de alta velocidad. Veremos si el grupo de trabajo constituido llega a conclusiones positivas en este ámbito.

En relación con los puertos, haremos una reforma de la legislación vigente con dos objetivos: primero, cumplir los acuerdos que tenemos con las fuerzas políticas que dan soporte parlamentario al Gobierno. En esa reforma legislativa se contemplará la transferencia de su gestión a las comunidades autónomas, conservando la titularidad estatal.

En la nueva ley se preverá también, como se prevé en la actual, pero con mayor intensidad, la participación en los consejos de administración de las comunidades autónomas, del Estado, de las corporaciones locales y de todos los agentes implicados.

Trataremos de mantener la autofinanciación del sistema portuario estatal, autofinanciación que consideramos positiva, que es susceptible de perfeccionamiento y de mejora y que, por consiguiente, habrá de contemplarse en la reforma de la Ley de Puertos, que en estos momentos está en estudio.

Trataremos de integrar los puertos en el sistema general de transportes, a fin de facilitar los tráficos que entran por ellos y tienen destino en otro territorio. Finalmente, también trataremos de incrementar la presencia institucional de forma activa en los ámbitos de la Comunidad Europea e internacionales para la defensa de los intereses de los puertos nacionales.

En el ámbito de los aeropuertos, las actuaciones más urgentes se refieren a Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca y Tenerife. En Palma de Mallorca es necesario terminar las obras, a fin de ponerlas en servicio para el verano de 1997; éste sería el objetivo. En Barajas es preciso terminar la planificación y cometer las obras de ampliación. En Tenerife hay que concluir el proceso de planificación para poder acometer las obras necesarias y en Barcelona es necesario empezar y terminar la planificación de la ampliación del

aeropuerto actualmente existente. Estas son las actuaciones más urgentes, porque, previsiblemente, son aeropuertos que pueden entrar en una fase de congestión, de colapso, en los próximos años si no se hacen estas obras de ampliación y mejora.

Desde la perspectiva estricta del transporte, el principal problema que tenemos en el transporte por carretera es asumir plenamente el proceso de liberalización, algo que puede crear dificultades. Planificar los servicios de transporte en coordinación con las comunidades autónomas, transformar el sistema de autorización al vehículo en un sistema de autorización a la empresa y la implantación de un modelo concesional de transporte regular de viajeros por carretera basado en la complementariedad con los servicios ferroviarios son algunas de las actuaciones previstas.

En el transporte ferroviario se proseguirán las actuaciones que se están llevando a cabo, adaptándolas a las necesidades del mercado y persiguiendo la reducción del déficit a través de las oportunas mejoras en la gestión, y se prestará especial atención a los servicios de mercancías propios del ferrocarril, especialmente a los tráficos combinados, centrando su objetivo en los clientes y en sus necesidades logísticas.

En relación con el transporte aéreo, además de atender las necesidades de mejora de infraestructura aeroportuaria a las que me acabo de referir, trataremos de reformar la ley de Navegación Aérea, que está anticuada y que exige su adaptación a la legislación internacional.

En el transporte marítimo hemos de afrontar el proceso de deterioro y de retroceso en que se encuentra la flota mercante española. Trataremos de concentrar e intensificar la inspección de buques siguiendo las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional y de la Unión Europea y tomaremos las medidas adecuadas para que el segundo registro de Canarias sea efectivo.

Con esto, señorías, concluyo, la explicación esquemática de lo que afecta a nuestras infraestructuras y a la política de transportes. Me disculparán que no precise en mayor medida; no es posible hacerlo razonable y responsablemente sin disponer de la cifra de inversión real que este Departamento podrá afrontar en el transcurso del año 1997.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro. Vamos a pasar el turno de portavoces.

Parece ser que en algunos grupos el turno va a ser compartido entre dos personas. Ruego que tengan en cuenta que eso no duplica el tiempo que tiene cada uno de los grupos.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Muchas gracias, señor Ministro, por la explicación ofrecida en su primera comparecencia ante esta Comisión. Permítame que le diga que durante muchos momentos de su intervención casi he conseguido olvidar que ha habido unas elecciones generales en este país y que ahora gobierna un partido distinto, porque, ciertamente, usted, en sus intervención, ha recogido

muchas de las actuaciones que el anterior Departamento estaba llevando a cabo, e incluso algunas le han merecido un juicio favorable.

En cuanto a la descripción de los problemas presupuestarios con los que se encuentra, también parece deducirse de sus palabras que no ha habido un cambio en el signo político de este país, pues usted ha contado una historia que arranca de varios años atrás, de dificultades presupuestarias y de la consiguiente restricción de la inversión pública, a la cual se acompaña en esta etapa una política absolutamente análoga, cosa que, lamentablemente, creo que no es lo que esperaban de ustedes los ciudadanos que les han votado. Si les han votado pienso que en parte ha sido porque pensaban que un cambio de Gobierno podía remediar algunos de los problemas de este país y, por tanto, que la tan criticada reducción de la inversión pública podía dejar de darse en la medida en que ustedes hicieran una política presupuestaria de gran rigor que acabara con ese supuesto despilfarro, con ese derroche que parece que ni en 1996, ni en 1997, según sus propias palabras, se va a reducir, puesto que se sigue hablando de una expectativa de reducción de la inversión pública.

Agradezco las referencias que ha hecho a numerosos programas y orientaciones del Gobierno anterior que, en su momento, tuvieron una crítica sonora por parte del Partido Popular. Entiendo que no es lo mismo estar en la oposición que en el Gobierno y que ahora, sentado en el Ministerio de Fomento, puede usted ver que algunas de las cosas que estaban en marcha no eran tan disparatadas como cabría deducir de sus intervenciones en la etapa anterior. Pero, insisto, ustedes, en la campaña electoral y en el propio discurso de investidura, habían ofrecido una política de mantenimiento de la inversión pública, de su ritmo, que, en estos momentos, está ya cuestionada por su propia intervención. Usted reconoce que ese escenario del Plan Director de Infraestructuras, en el que coincide en cuanto a sus orientaciones y criterios, no va a ser abordado con inversión pública o, por lo menos, con la inversión pública presupuestaria prevista en estos momentos.

Por tanto, creo que es muy importante que avance usted algo más en la medida en que le sea posible, porque la reducción de la inversión pública en infraestructuras tiene una serie de consecuencias y me gustaría conocer su apreciación al respecto. Cuando se recorta inversión pública, se recorta gasto y se contribuye al menor déficit, pero se aumenta el desempleo; de hecho, la estimación que existe de pérdida de puestos de trabajo de este nuevo recorte está en el entorno de los 20.000 puestos de trabajo, lo que, además, significa menor actividad económica y significa, por ambas vías, más gasto de los presupuestos generales del Estado en subsidios de desempleo y menores ingresos fiscales ligados a la propia actividad económica.

Me gustaría saber si ha mantenido usted la reunión que le llevan reclamando los sindicatos del sector de la construcción desde su inicio en esta responsabilidad, porque, desde luego, las empresas constructoras ya han tenido ocasión de exponer su preocupaciones, tanto a usted como al Vicepresidente Segundo del Gobierno, cosa que parece que no ha ocurrido con los sindicatos del sector de la cons-

trucción. Me gustaría, repito, saber si ha mantenido dicha reunión.

Cuando dice que están buscando fórmulas mediante las que, por una parte, se contaría con la inversión privada y, por otra, con la inversión derivada de recursos obtenidos a partir del programa de privatizaciones, querría saber si se está teniendo en cuenta que el programa de privatizaciones podría llevar a un menor importe de inversión público ligado a las empresas que se privatizan. Habrá que ver el saldo neto de esos recursos que se obtengan de la venta de empresas públicas a la iniciativa privada, pero teniendo en cuenta que las empresas que se privatizan tienen un ritmo de inversión que puede verse disminuido en la medida en que haya un proceso de privatización. Por tanto, entiendo que lo importante sería el saldo neto conjunto de la nueva inversión pública derivada de esas ventas y la inversión pública que, en su caso, dejara de hacerse a través de las empresas que se privaticen.

No ha avanzado usted —supongo que es imposible hacerlo— cuánto peso podrían tener estas dos opciones, pero usted sabe, porque en el Ministerio ha encontrado numerosos informes, que la posible participación de la inversión privada en las infraestructuras será minoritaria y, además, se dará exclusivamente en algunas actuaciones sectoriales donde pueda garantizarse una cierta rentabilidad. Hay informes (posiblemente usted los conoce y, si es así, me gustaría saber qué opina de sus conclusiones) hechos en etapas anteriores en el Departamento, donde se viene a concluir que, salvo muy pocos proyectos, las infraestructuras no son rentables para la iniciativa privada y desde luego no lo son la mayoría de los proyectos que, cara al futuro, todavía se tienen que llevar a cabo en este país, que son proyectos en territorios menos desarrollados con menor tráfico, con menor densidad en algunos casos, por lo tanto de entrada menos rentables. En este sentido, me gustaría saber si, a la hora de incorporar la inversión privada, esto puede conllevar el hecho de que se detraiga inversiones ligadas a lo que son los territorios que usted mismo señalaba que deberían ser objeto de un esfuerzo de cohesión económica y social.

Es evidente que en este panorama algunos de sus compromisos electorales van a decaer. Salvo que me diga lo contrario, al hablar de inversión en alta velocidad, no he escuchado ninguna referencia al tren de alta velocidad Madrid-Valencia, que aparecía en su programa electoral. Quizás el hecho de haber cerrado la carretera Madrid-Valencia elimine el otro compromiso, pero querría en cualquier caso saber si descartan el tren de alta velocidad en la presente legislatura entre Madrid y Valencia.

Usted nos dice que a las comunidades autónomas hay que pedirles mayor participación en la financiación de las infraestructuras. Naturalmente, eso, antes o después, es gasto público. No nos alejamos de lo que es la búsqueda de un objetivo de reducción del gasto público global de las administraciones españolas y obviamente el dinero siempre es el mismo; lo ponga la Administración central o lo pongan las administraciones autonómicas, al final, es inversión pública, con la restricción que se entienda necesaria en materia de déficit público.

No puedo dejar de hacerle alguna pregunta concreta en lo que se refiere a alguna de las actuaciones de infraestructuras a las que usted se ha referido, porque creo que en algunos casos sí hay concreciones. Nos ha dicho, por ejemplo, que es urgente llevar adelante la inversión correspondiente a la ampliación del aeropuerto de Barajas, de Madrid. Usted sabe que en la última etapa del anterior Departamento se promulgó una declaración de impacto ambiental con una serie de restricciones notables en cuanto a la actuación y compromisos de AENA. Si es posible, me gustaría que usted se manifestara en cuanto a la voluntad de mantener ese compromiso porque no ha sido así en el caso del nuevo responsable de AENA, que ha hecho algunas declaraciones en un ámbito bastante abierto, entendiéndolo que no había por qué respetar acuerdos alcanzados en la etapa anterior. Una declaración de impacto ambiental es una cosa que debe ser respetada y que además en este caso contaba con el apoyo explícito en todo su contenido del Presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, señor Ruiz Gallardón, que quizás no es en estos momentos una referencia que sirva de mucho, en cuanto a acuerdos previos logrados con el Partido Popular, por lo que se ve en otros ámbitos. Pero en cualquier caso, me gustaría saber si la ampliación del aeropuerto de Barajas se va a llevar a cabo respetando escrupulosamente los compromisos que se derivaban para AENA de la declaración de impacto ambiental.

Por supuesto, también querría alguna aclaración sobre cómo va a llevar a cabo la primera e importante concreción de su actuación como Ministro de Fomento en lo que se refiere precisamente al cierre de la autovía Madrid-Valencia. No quisiera atenerme sólo a los titulares de prensa, porque de ello se derivaría que no hay un incremento significativo de gasto. Usted sabe que la opción C, aprobada por el Ministerio, se ha adjudicado en 12.000 millones de pesetas; entre 12.000 y 25.000 millones de pesetas, que era el coste estimado de la opción E-1, hay una diferencia importante. Hay también un problema de tramitación. A falta de milagros, que quizás se den en este Gobierno —teniendo en cuenta la abundante presencia de personas muy creyentes en el mismo, no sé si cabe esperarlo—, un proyecto que todavía no existe (el proyecto de la E-1 es un proyecto que se tiene que hacer y es un trazado que en la estimación inicial que nosotros analizamos no es un trazado simple, es un trazado que va a requerir pilares de 150 metros y la utilización de terrenos que desde el punto de vista de su estructura geológica debe ser estudiado) supongo que no se puede hacer de la noche a la mañana; además, está pendiente una declaración de impacto ambiental de ese nuevo trazado, que, salvo que sea una pura formalidad, como cabría deducir del hecho de que el resultado del trazado está ya resuelto y por tanto la declaración de impacto ambiental creo que en este caso es una simple broma y no parece ajustarse al espíritu de lo que son las reglas del juego en esta materia, siempre significa consumir un tiempo en la tramitación.

Tengo entendido —corríjame si no es cierto— que la vía rápida que han emprendido para no salirse del tiempo que han convenido para esta operación es la de seguir ade-

lante en cuanto a la contratación del proyecto ya adjudicado y después pedir a la empresa que haga sobre el mismo un modificado.

La verdad es que la experiencia demuestra que el Consejo de Estado no puede entender un modificado con las diferencias de coste y de trazado que efectivamente se darían en este supuesto. Créame que se lo digo con el mejor espíritu de colaboración porque me gustaría, yo creo que como a todos los españoles, que efectivamente esa carretera se cerrara en dos años. Pero hay algunas cosas que son muy difíciles de hacer y que si ustedes las hacen, sin vulnerar determinados preceptos y llevando a cabo una tramitación correcta, por supuesto tendrá todo el apoyo del Grupo Socialista.

Quisiera detenerme en la política de suelo y de vivienda, porque aquí sí que ha habido concreciones y me sorprende que las concreciones que ha habido se parezcan tan poco al modelo holandés que usted ha puesto como referencia. La gran concreción que se ha hecho desde el Gobierno del señor Aznar hasta la fecha, en materia de política de suelo y vivienda, han sido las normas ya aprobadas por el Consejo de Ministros; en primer lugar, el Decreto-ley de liberalización del suelo, donde, como decía, los resultados son exactamente los contrarios al deseable acercamiento a modelos distintos al nuestro. Se reduce, de una forma notable, la creación de patrimonio municipal de suelo, puesto que éste disminuye en un 33 por ciento por la disminución de la cesión de suelo urbanizable y al cero por ciento disminuye en el caso de los suelos urbanos. Esa disminución de la posibilidad de actuar de los ayuntamientos, como digo, nos aleja irremediabilmente del caso holandés, donde los ayuntamientos son el principal operador de suelo. Y eso es precisamente lo que explica —usted lo ha sacado bien a colación— que en Holanda el problema de la vivienda y el problema del suelo esté bien resuelto, porque hay una potente intervención pública que condiciona la iniciativa privada para que se haga viviendas de precio asequible.

Lo que ustedes han aprobado en el Consejo de Ministros para nada garantiza que esas menores cargas para los propietarios del suelo se trasladen al precio final de la vivienda. Nada obliga a ello y, por el contrario, aparece en el escenario una reducción de patrimonio municipal de suelo que quiero recordarle que ha sido la materia prima básica de la consecución de los objetivos del Plan de Vivienda 1992-1995. Una parte muy sustantiva de las viviendas protegidas en este país se ha hecho durante los últimos años en patrimonio municipal de suelo, que es el único que tiene un coste tasado. Cuando usted habla de repercusiones de suelo, podríamos sacar otros datos y otras estadísticas, pero está claro que no está hablando usted del coste de repercusión de suelo en el caso de suelo municipal, porque en el suelo municipal solamente se pueden hacer viviendas protegidas donde la repercusión sobre el precio final de la vivienda, que además es tasado, no puede superar el 20 por ciento.

Naturalmente, cuando habla de carestía de suelo en España no se puede referir al suelo urbanizable, porque en estos momentos en España, entre suelo urbanizable y suelo

urbano vacante, tenemos suelo para aumentar en un 40 por ciento la edificabilidad en nuestras ciudades. Hay suelo calificado como urbanizable para hacer crecer nuestras ciudades en los próximos años muy por encima de las necesidades de vivienda y del crecimiento exigido a nuestras ciudades. Suelo urbanizable hay, Ministro, lo que no hay es suelo urbanizado y precisamente ése es el estrangulamiento que sería oportuno corregir en la vigente normativa.

La Ley del Suelo de 1990, que usted ha calificado, de forma bastante simple, como una continuación de la Ley de etapas anteriores, tenía la virtud —y así ha sido utilizada por alcaldes con voluntad política para hacerlo— de evitar la retención de suelo urbanizable y convertirlo en urbanizado. Ahí es donde deberíamos poner todos nuestros esfuerzos porque —insisto— suelo urbanizable lo hay y que haya más suelo urbanizable no lleva aparejado que ese suelo se desarrolle. Y ahí están las bolsas de suelo calificado en Madrid. En la Comunidad de Madrid hay suelo urbanizable no desarrollado en su conjunto para 90.000 viviendas más, sin ningún cambio en los planeamientos vigentes. Sin embargo, ese suelo no se desarrolla, ese suelo se retiene por parte de sus propietarios y eso es precisamente lo que esa Ley del Suelo que a ustedes no les gusta tiene en su contenido, instrumentos que han sido llevados a cabo por alcaldes de signos políticos distintos. No voy a decir que los alcaldes que han sacado adelante suelo público a base de procesos expropiatorios y a base de aplicar la Ley del Suelo en vigor sean sólo alcaldes socialistas, porque sería falso. Ha habido muchos alcaldes en este país que han sabido provechar la Ley del Suelo y ahí tienen los casos de Pamplona, los casos de Gijón, el caso de Mahón, el caso de Alcoy. Hay muchos casos concretos.

Usted me puede decir que en muchos casos no ha sido así, ciertamente, pero no es culpa del marco normativo; es falta de voluntad política o falta de medios financieros y, desde luego, ni una cosa ni otra las resuelve el Decreto-ley que han aprobado.

Por lo que se refiere al Plan de Vivienda, usted ha hablado como si estuviéramos en una situación de vacío esperando la aparición de un nuevo Plan de Vivienda. Usted sabe que en la Conferencia sectorial de Avila hubo un acuerdo que se tradujo en un decreto, por cierto un decreto que regula el actual Plan que ustedes han corregido en una pequeña disposición donde establecen la obligatoriedad de que las subvenciones se apliquen necesariamente a amortizar el crédito hipotecario subsidiado. Solamente quiero decirle, Ministro, porque quizá no lo sepa, que normalmente las subvenciones han servido a las familias beneficiarias del Plan de Vivienda para poder aportar recursos complementarios al préstamo hipotecario subsidiario. Y esos recursos complementarios normalmente lo han sido a partir de un préstamo, muchas veces del propio promotor, pero en cualquier caso, con un coste financiero muy superior al del préstamo hipotecario subsidiado. Si se obliga ahora a las familias a perder la posibilidad de aplicar la subvención que reciben para reducir deudas a un coste financiero superior al derivado de un préstamo subsidiado, la verdad es que creo que no se les hace un favor. Y, por supuesto, en

esa disposición se obliga a que las comunidades autónomas actúen en el mismo sentido.

Quiero también decirle en este caso, que antes de 1991 hubo recursos de constitucionalidad por disposiciones menos nítidas que ésta, porque ésta es una disposición que conculca la competencia exclusiva de las comunidades autónomas. Por tanto, no entiendo demasiado esa modificación.

Volviendo al Plan de Vivienda, diré que en estos momentos está en desarrollo. Un Plan de Vivienda que, tal como se acordó con las comunidades autónomas, sería modificado en el caso de que el nuevo Gobierno lo estimara oportuno y existen los medios para revisarlo y todas las medidas que ustedes adopten, pero ese Plan existe. Quisiera preguntarle por qué a estas alturas del mes de junio todavía no se ha llevado a cabo la distribución de recursos convenidos con las entidades de crédito que estaba previsto realizarse precisamente en este mes y que está condicionando, estrangulando, el desarrollo del Plan de Vivienda en todo el territorio nacional. Es importante que esto no se frene porque el Plan de Vivienda, de momento, no parece que vaya a recibir más recursos presupuestarios y, por el contrario, tiene un desarrollo ya previsto en los acuerdos con las comunidades autónomas que creo que deberían ser tenidos en cuenta.

Por lo que se refiere a las medidas fiscales que usted anuncia, estaremos de acuerdo en muchas de ellas. De hecho, estaban también en nuestro programa electoral, estaba todo aquello que se refiere a disminuir determinadas cargas fiscales para las viviendas más asequibles y prolongar los plazos de vigencia de los beneficios fiscales de las cuentas ahorro vivienda. Por tanto, esas medidas que usted anuncia, cuando se concreten recibirán la correspondiente valoración.

Asimismo insisto en que en el conjunto de su exposición ha dejado sin concretar algo que en estos momentos creo que debe conocer ya y es cómo se reparten, dentro de su Ministerio, las cuantías a las que ha hecho mención. Quizá lamento no haber sido capaz de entender el reparto que usted plantea; ha hablado de algo más de 79.000 millones de recorte de la inversión en su conjunto, de recorte de gasto para los dos Ministerios, de los cuales solamente 37.000 millones son el capítulo 6. Si eso se refiere sólo a su Ministerio me gustaría saberlo, o si es la suma de los dos; me gustaría saber en qué direcciones generales incide ese recorte; si la parte correspondiente a transferencias se refiere concretamente a la política de vivienda, porque ésta era una expectativa existente en cuanto al propio compromiso electoral del Partido Popular, aumentar de forma inmediata los recursos presupuestarios destinados a la política de vivienda.

En cualquier caso, en el reajuste que hagan ustedes este año y cara al futuro, lo importante será conocer qué es lo que se queda fuera, dónde no se van a hacer las cosas que en estos momentos estaba previsto hacer, porque si hay menos recursos tendrá que procederse a una selección de los acuerdos que estaban ya en su caso establecidos o de los programas que existen. Usted decía que van a hacer un plan sectorial de carreteras. Tiene usted un documento ya

hecho y sobre ese documento nuestra vigilancia estará en saber qué es lo que ustedes no van a hacer.

Y permítame una referencia a la provincia de la que soy Diputada. Ahora, parece ser que el tramo Adra-Motril, que está en las actuaciones previstas, ha desaparecido de todos los mapas. Los documentos existen, los compromisos también y me gustaría saber si en estos momentos existen criterios territoriales o de otro tipo para llevar a cabo la reducción que usted prevé en materia de infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, le rogaría que cediera la palabra a su compañero.

La señora **NARBONA RUIZ**: Sí, voy a ceder la palabra al señor García-Arreciado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia, primera en esta Comisión; le damos la bienvenida y gracias por la información que nos ha suministrado.

Dijo usted que iba a ser sucinto en su intervención pero tengo que reconocer que a telecomunicaciones, que es el asunto del que voy a hablar, le ha dedicado usted un tiempo que pone de manifiesto el interés, compartido por este grupo, la importancia de la regulación del sector y el empeño y el trabajo que debe recabar de todos los que nos sentimos partícipes del desarrollo de este sector.

Tengo que decirle, con absoluta lealtad, que me gusta lo que he escuchado, me gusta el tono, me gusta el contenido, me gusta la forma. Pero tengo que mantener la prevención, la sospecha fundada en declaraciones de otros miembros de su Gobierno —no solamente en la campaña electoral y en los últimos meses de la anterior legislatura, sino en fechas más recientes— de que posiblemente igual que en los contratos bancarios, nos ha expuesto usted la letra grande con contrato, esa letra grande en la que se nos dice que el tipo de interés a que se nos presta el dinero es el 12 por ciento y cuando se lee una letra pequeña con la comisión de estudios, de apertura, etcétera, nos encontramos con el 15 por ciento.

Me da la impresión, sobre todo por la primera medida que han tomado ustedes en el Decreto-ley —al que no me voy a volver a referir porque tendremos tiempo el próximo martes de discutir de él—, que contiene algunas medidas incoherentes con algunos de los objetivos que usted ha señalado y, desde nuestro punto de vista, contrarias al interés general.

Como me gusta lo que le he escuchado y tengo el deber de creerle porque es usted un político acreditado, le deseo en nombre de mi Grupo éxitos y aciertos en la gestión de su política.

Nosotros, al revés que ustedes, nos sentimos responsables de la gobernación de este país. La oposición es parte del poder, no es una hostilidad permanente contra el poder, como ustedes pusieron de manifiesto en los últimos y alocados meses de la anterior legislatura, y por eso le garan-

tizo por parte de nuestro grupo una oposición correcta, mensurada, rigurosa, ordenada y pactista en todo aquello en lo que podamos identificar intereses comunes, que creo que es en muchas cosas.

Nosotros también creemos que el principal objetivo de la política de telecomunicaciones debe ser preparar a España para la sociedad de la información, que es algo más que las telecomunicaciones. Es una revolución extraordinaria en los modos de empleo, de trabajo, de enseñanza, de ocio y de actividades de la sociedad en general. Para ello creemos en algunas cosas, en la primera de las cuales coincido con lo que usted ha dicho. La universalidad de los servicios referida hoy fundamentalmente a la telefonía básica debe ser un concepto dinámico y cuyos contenidos cambien con la evolución de la tecnología y con las necesidades de la sociedad. Quizá hoy baste con garantizar al ciudadano el teléfono, pero posiblemente el avance tecnológico, la disminución de los costes pueda permitirnos ofrecer como servicios básicos en el futuro algunos que hoy pueden ser considerados servicios de élite. Para garantizar esa universalidad flexible, cambiante de algunos servicios básicos nosotros creemos, a diferencia de ustedes, señor Ministro, que es necesario mantener una presencia pública en el sector. La universalidad de algunos servicios en un sistema de competencia sólo puede ser consecuencia de la existencia de un contrato entre el operador o los operadores que haya y el Estado. Por tanto, participando de lo que usted ha dicho de que la liberalización no es una opción, es una exigencia de supervivencia, creemos que esa exigencia no agota los grados de libertad posibles en las políticas de las telecomunicaciones, y uno de esos grados de libertad —donde creo que vamos a discrepar de ustedes— es la importancia del mantenimiento del sector público y de su regulación. El sector puede y debe estar liberalizado. Somos partidarios de la competencia, no creemos en el mercado con la fe ciega con que ustedes creen. Hay veces que el mercado funciona y hay otras que no, las gasolinas están libres en el mercado y, sin embargo, hay un acuerdo entre las compañías para que los precios sean los que son. De manera que hay veces que el mercado funciona y hay ocasiones en que no, y yo creo que su concepción y sacralización del mercado va a poner en juego lo peor del darwinismo que existe en las leyes del mercado cuando la actuación pública, cuando el Estado no interviene para controlar esa célebre mano invisible que, como he dicho en otras ocasiones, es invisible pero no es tonta y siempre coge donde tiene algo que coger.

También creemos que es necesario introducir la competencia, y lo hemos hecho: los servicios de valor añadido, la conmutación de paquetes de datos, la telefonía móvil automática, los servicios de VSAT, éstos en competencia restringida, la Ley del Cable que introduce competencia desconocida en Europa. Yo creo que hemos sido un poco pardillos, no sólo hemos introducido competencia en los servicios sino en infraestructura. Pensemos en que Deutsch Telecom ha blindado a su compañía de bandera y en que las redes de cable que hay en Alemania son todas de Deutsch Telecom y tienen más de quince millones de abonados. En fin, hay que introducir la competencia, algo he-

mos hecho, creemos en el mercado, lo hemos dicho muchas veces y lo subrayo. En consecuencia, tenemos que liberalizar los servicios finales, la telefonía básica fundamentalmente y los servicios portadores, es decir, las infraestructuras, pero en 1998, cuando exige la Unión Europea, no antes, porque esto, señor Ministro, no consiste en llegar primero sino en saber llegar, en hacer las cosas al ritmo que los países se pueden permitir, y el modelo inglés de establecimiento de un duopolio con Mercury en 1982 no nos sirve, porque han tenido catorce años para romper el monopolio y adaptarse a la competencia. Algunos aspectos son positivos, qué duda cabe, han bajado los precios; otros son negativos, British Telecom ha perdido 65.000 empleos en estos años y Mercury gestiona ahora mismo, según los últimos datos del libro verde, 200.000 líneas principales y British Telecom gestiona 26 millones y medio de líneas principales.

Esto nos lleva a otra cuestión en la que creo que disentimos de ustedes: el papel de Telefónica. Algunas trabas importantes han introducido ustedes en el decreto. Ley que han presentado. Nosotros creemos en Telefónica. Nosotros creemos en Telefónica entre otras razones porque es la empresa más internacional de España, la de mayor productividad por empleado y la de mayor número de líneas de todas las empresas de telecomunicaciones europeas, porque invierte la friolera de 5,6 billones de pesetas en el actual plan nacional que termina en el año 2002 y porque, entre otras fruslerías, tiene instalados en su red de acceso 640.000 kilómetros de fibra óptica y en su red de tránsito 280.000 kilómetros de fibra óptica, 900.000 circuitos interurbanos y más de 25.000 internacionales.

Por tanto, yo les ruego a ustedes que hagan un esfuerzo por entender que Telefónica es un valor nacional, que tiene que competir, que se viene preparando para esa competencia, que no tiene miedo alguno, pero no le traben ustedes las manos como pretenden en el real decreto porque no tendría ningún sentido mantener ocioso durante dos años casi un millón de kilómetros de fibra óptica instalada y unas infraestructuras que permitirían en breve plazo dar servicios, si lo requieren, a los 7 millones y medio de familias cuyos hogares han sido ya pasados por la instalación de cable óptico en Telefónica.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le recuerdo que lleva más de media hora en el uso de la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Termino en dos minutos, señor Presidente.

También creemos que es absolutamente necesario desarrollar inmediatamente el reglamento de la Ley del Cable. Usted anuncia su envío al Congreso de los Diputados en un plazo realmente breve. Me parece difícil, porque si mandan ustedes a la Cámara un real decreto que posteriormente se tiene que tramitar como proyecto de ley que introduce modificaciones en la Ley del Cable, me parece realmente difícil que se pueda desarrollar urgentemente, y eso es lo que tiene paralizadas las inversiones. Ayer en Nueva York hubo una reunión importante con inversionis-

tas extranjeros muy fuertes, *US Cable*, *US West*, etcétera, y se llegó a la conclusión de que lo que tiene paralizadas las inversiones en España es la inexistencia del reglamento del cable.

Participamos de la creación de un órgano arbitral. Siempre ha sido una idea nuestra. Ustedes ni siquiera lo llevaban en el programa electoral, aunque en declaraciones de miembros de su partido siempre hemos escuchado que tenía que ser un órgano absolutamente independiente. Al final han optado ustedes por la responsabilidad que da sentarse en la mesa del Consejo de Ministros y el órgano es lo que tiene que ser, un órgano de la Administración que regule, que arbitre y que intervenga en el sector.

Termino con unas preguntas, señor Ministro, algunas de las cuales están contestadas y que, para que no se desespere el señor Presidente, espero encontrar en breves momentos en los papeles que tengo.

Me gustaría saber qué previsiones tienen ustedes sobre el desarrollo del programa Hispasat, porque era preocupante el contenido de su programa electoral en el que decían que iban a estudiar la viabilidad del mantenimiento del programa Hispasat. ¿Qué fecha mantienen ustedes para la liberalización de los servicios finales y de los servicios portadores, para que todos nos entiendan, la telefonía básica y las infraestructuras alternativas, la de 1998, o piensan utilizar en todo o en parte la prórroga de cinco años que nos concede la Unión Europea? ¿Qué papel piensa usted que debe tener Telefónica en el desarrollo de las telecomunicaciones en España? ¿Por qué han retirado ustedes o han ordenado a los abogados del Estado —si es cierto lo que ha salido en prensa— retirar los recursos contra las adjudicaciones municipales de concesión de explotación de instalaciones de redes de banda ancha, no de televisión? ¿Por qué impiden ustedes —de ser cierta la información que circula por ahí— la entrada de la Caixa y el BBV en el segundo operador, en Retevisión? Y permítame una pregunta: hay un rumor insistente que quizá explicaría la desconexión entre el real decreto y su intervención, hay quien dice que no lo hicieron ustedes, que no se hizo en su Departamento, que ni tan siquiera se hizo por el Gobierno, ¿por favor, quién hizo ese real decreto-ley? Por último, para este Grupo es importante saber quién es en el Gobierno la cabeza que coordina la política de telecomunicaciones.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Fernández Sánchez, portavoz del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **FERNANDEZ SANCHEZ**: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, quiero comenzar dándole la bienvenida y deseándole que tenga una gestión eficaz y acertada al frente del Ministerio, en nombre propio y en el de mi Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Señor Ministro, entiendo que su exposición, como toda exposición de este tipo, ha sido bastante genérica, aunque sí ha concretado algunos aspectos con los que nosotros, desde luego, manifestamos nuestro desacuerdo. Me refiero en concreto al descenso de la inversión pública en las em-

presas públicas, compensar con privatizaciones el déficit público a costa de ir eliminando el sector público, y que en este caso se supone que va a ser el sector público rentable de la economía, y también el tercer aspecto que ha mencionado, que es el de privatizar la inversión en infraestructuras.

Nosotros entendemos que llega usted al frente de su Ministerio en un momento de austeridad, austeridad marcada por ustedes mismos, y que implica un recorte presupuestario en el que se están barajando diversas cifras. Se habla en torno a 80.000 millones, usted dice 36.000, pero, en definitiva, un recorte. Debo recordarles que en la anterior legislatura su portavoz decía que el recorte en inversiones siempre era perjudicial para la salud de la economía. Es decir, hay un montón de sectores afectados, y aseguraban además que los recortes en inversiones crean desconfianza y nerviosismo en los agentes sociales. Ante la medida que ustedes en este momento están tomando de recortes, me gustaría saber qué ha cambiado para evitar el nerviosismo de los agentes sociales en este caso concreto. También nos gustaría conocer a qué inversiones van a afectar los recortes presupuestarios y qué infraestructuras previstas van a sufrir retrasos o eliminar como consecuencia del recorte. Yo creo que pretender controlar el déficit a través de recortes en las inversiones públicas supone desestabilizar la economía del país por la gran cantidad de sectores que se mueven en torno a la contratación pública. En un país con una tasa de paro de más de tres millones y medio de parados, entendemos que no se pueden tomar medidas que necesariamente van a reducir el nivel de contratación y por ello también el nivel de empleo, agravando la situación actual de paro. Yo creo que por mucho que nos hable de compensación por otros conceptos, al final estos recortes presupuestarios iban a afectar muy directamente a lo que es el problema del desempleo. Debo decirle que con estas medidas ustedes están eligiendo una vía cómoda para cumplir su objetivo de convergencia, sin adoptar medidas para optimizar los recursos en vez de reducirlos, como podría ser el control del gasto corriente, el control sobre las contrataciones en su precio final, o como podría ser lo que ustedes tantas veces han prometido y de momento no han cumplido, que es la reducción de altos cargos.

Quiero constatar que Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya sí valoramos este Ministerio por la importancia que tiene como motor de la economía y generador de empleo, pero también observamos con preocupación cómo la política de contratación adolece de serios males. Por un lado, tenemos las grandes constructoras que gozan del beneplácito de las administraciones públicas, y que habitualmente son las que acaparan la mayor parte del volumen de la contratación; son empresas a las que en el argot empresarial se denominan de gestión por los cuadros y el personal con que cuenta, que siempre es muy reducido. Nosotros entendemos que con este tipo de política de adjudicaciones se viene destruyendo sistemáticamente el tejido de medianos y pequeños empresarios que son la gran mayoría de este país, en torno al 98 por 100, que sólo pueden acceder además a la contratación por medio de subcontratas, en la mayoría de los casos —creo que ya tendrá conoci-

miento— con contratos abusivos, carentes de rentabilidad y, por tanto, creando situaciones insostenibles para las empresas y sus trabajadores, tanto en el orden de remuneraciones y estabilidad en el empleo, como de seguridad. Mi pregunta concreta en este terreno, señor Ministro, es si piensa tomar medidas para diversificar la contratación, posibilitando el acceso de pequeños y medianos empresarios. También habría una segunda pregunta, y es si usted cree necesario que las empresas adjudicatarias de obra pública cuenten con plantilla propia y de alta en la Seguridad Social para la realización de los proyectos a ejecutar. También nos gustaría conocer si piensan ustedes —aunque ya lo ha dicho— privatizar la inversión pública. Nosotros entendemos que, desde luego, esta medida, lo que se viene a denominar peaje a la sombra, es una manera de ocultación, es decir, de camuflar el déficit público al diferir el sistema de pago. También ha anunciado, y es en lo que más concreto ha sido, su programa de salvación para la vivienda, es decir, esa serie de medidas por decreto-ley —que se va a discutir mañana en el Pleno de la Cámara— en cuanto a la modificación de la Ley del Suelo. Nosotros entendemos que al final el objetivo que ustedes pretenden, que es abaratar el suelo, no se cumple simplemente por la conversión del suelo urbanizable programado y no programado en suelo urbanizable, ya que con esta medida lo que está impidiendo es una programación adecuada por parte de los ayuntamientos. Luego, hay una medida que es importantísima y que afecta muy directamente a los ayuntamientos, y es la reducción de las cesiones, es decir, el pase del 15 al 10 por 100. Con lo cual está disminuyendo el patrimonio de los ayuntamientos en un 33 por 100. Yo entiendo que este tipo de medidas a quien sí beneficia muy directamente es a los promotores. En definitiva, lo que están haciendo es responsabilizar a los ayuntamientos del encarecimiento del precio de la vivienda, cuando la verdad es que lo que hay que contraer es la especulación del suelo. Es decir, no se puede responsabilizar a los ayuntamientos de algo en lo que realmente no son partícipes. Usted también ha hecho referencia a que el modelo holandés podría ser un modelo a seguir, pero realmente se ha olvidado de decir que en el modelo holandés el 80 por 100 de suelo urbanizable disponible es público, lo que es un dato importantísimo a tener en cuenta. Nosotros, desde luego, discrepamos absolutamente de estas medidas que ustedes han tomado y las discutiremos mañana en mayor profundidad.

También quiero hacer alusión y recordar que hemos vivido una etapa muy negra en el terreno de la contratación. Hemos estado viendo tráfico de influencias, comisiones, en definitiva, contrataciones fraudulentas. El dinero público, en demasiados casos, ha servido para el lucro personal de personajes que han llegado a las instituciones para servirse de ellas, y se lo digo desde el conocimiento que da ser de una comunidad que ha vivido y vive situaciones muy difíciles como consecuencia de la actuación de este tipo de gente que se dedica a la política.

Creo que también la aplicación de la Ley de Contratos del Estado no debe servir de excusa para retrasar las inversiones públicas tomando esta vía para sus planes de ahorro. También le adelanto que Izquierda Unida-Iniciativa por

Catalunya va a ejercer el máximo control en el terreno de la contratación, reclamando la mayor transparencia y el cumplimiento de la Ley de Contratos del Estado en toda su extensión; y le animamos también a erradicar la práctica fraudulenta y a propiciar la igualdad de oportunidades entre concurrentes.

También tengo que referirme, señor Ministro, a que en su Ministerio, aparte del varapalo que supone la reducción de presupuestos, entendemos que hay una faceta que no he oído, y es que también ha habido una parte importante de pérdida de funciones. Me refiero al Plan Hidrológico Nacional, mejor dicho, a la pérdida de la Dirección General de Obras Hidráulicas. Nosotros entendemos que es contradictorio que Fomento no tenga competencia en las infraestructuras inherentes al Plan Hidrológico, dada la importancia de las mismas. También creemos que hay contradicción viviente en que el propio Ministerio de Medio Ambiente sea el encargado de la conservación y preservación del medio ambiente y tenga competencia en infraestructuras, convirtiéndose el controlado en controlador.

Quiero hacer una referencia al Plan Director de Infraestructuras, Plan que nosotros consideramos que habría que reconducir para adaptarlo a la verdadera necesidad del país. Es evidente que tras diez años de políticas destinadas a la promoción del automóvil, dándole un tratamiento de privilegio, diría, con subvenciones masivas a los fabricantes, reducciones sucesivas del tipo de IVA, implantaciones de planes Renove, se ha beneficiado a la industria del automóvil en detrimento de otros sectores industriales y también de numerosos ciudadanos no motorizados.

La construcción de carreteras ha recibido tal impulso que más que una mejora o potenciación de las mismas se ha producido una refundación de la red. En España existen ya más kilómetros de autopistas y autovías por habitante y vehículo que en Alemania, antigua República Federal; Italia, Gran Bretaña y Japón. Sumando a las redes actuales los 5.300 kilómetros de autovías y autopistas previstos en el PDI, más las construidas por comunidades autónomas y cabildos, se puede alcanzar una red cercana a los 15.000 kilómetros de este tipo de vías. Una red de esta magnitud entendemos que es absolutamente anómala en el contexto europeo, siendo solamente superada en el ámbito mundial por Estados Unidos, estando España en este momento a la cabeza o como el país de las autovías en el continente europeo.

Los costes económicos de esta colosal aventura no guardan proporción con el potencial económico del país, ni tampoco con las necesidades reales. Es notorio que se va abandonando paulatinamente el transporte público, convirtiéndolo poco a poco en un medio en desuso y no dotándolo de la agilidad, de la versatilidad y del presupuesto necesario para potenciar su uso.

El efecto de la política de infraestructuras del transporte, del PDI, aumenta los niveles de impacto ambiental al desechar infraestructuras existentes. Creo que es evidente que podrían ser compatibles para complementar nuevas actuaciones. Y pongo un ejemplo para que entendamos lo apuntado: el tramo previsto de autopista Madrid-Guadalajara, la nueva autopista de peaje Madrid-Tudela,

donde la autopista se solapa o discurre paralela a la existente. En definitiva, el Plan Director de Infraestructuras supone un esfuerzo inversor volcado, en su mayor parte, en la sobredotación de autopistas y autovías en comparación con los estándares europeos, sin resolver, por otra parte, el reparto modal del transporte público, condenando a la desaparición al transporte por ferrocarril convencional y creando desequilibrios territoriales.

En relación al medio ambiente, las consecuencias del conjunto de la política de transportes nos conduce a un desbordamiento de las emisiones de CO₂ que pueden alcanzar niveles insostenibles en términos ecológicos, caminando en sentido opuesto al que está caminando en este momento Europa.

Hablando de ferrocarril, creo que se hace necesario tratar la alta velocidad, alta velocidad respecto a la que el PDI contempla seguir desarrollando y concentrando inversiones muy fuertes. En Europa se está en pleno retroceso y en un proceso de reflexión en torno a lo que significa la alta velocidad —creo que ése también es un dato conocido por todos—, por tres razones fundamentales: porque las inversiones en infraestructuras son costosísimas, por el desmantelamiento de las redes convencionales, y por la no prestación de servicios ferroviarios en trayectos cortos o inferiores a 150 kilómetros.

En algunos países de nuestro entorno están desechando la alta velocidad, yendo hacia sistemas de velocidad alta con distintas tecnologías, entre las que se encuentra la tecnología pendular, que es la que incorpora el Talgo español, y para la que incluso se están haciendo gestiones de venta hasta en Estados Unidos. Creo que eso es algo que hay que tener muy presente y potenciar nuestra propia tecnología en vez de estar importando otras.

Hay datos que, desde luego, creo que avalan estos comentarios que estoy haciendo, y es que remodelar un kilómetro de velocidad alta cuesta en torno a 600 millones, aprovechando o remodelando el trazado existente, sin causar nuevos daños al medio ambiente; un kilómetro de alta velocidad supone entre 900 y 1.000 millones, que también son datos contrastados. Además, también necesita nuevo trazado, líneas férreas especiales, que son incompatibles con el material clásico, lo que significa duplicidad de líneas en muchos casos y a buen seguro con el tiempo ir desapareciendo las líneas convencionales.

Me gustaría hacerle alguna pregunta. Me gustaría conocer si el AVE en Andalucía ha supuesto el cierre de líneas y qué repercusiones ha tenido en el empleo de los trabajadores, y también qué criterio va a adoptar su Departamento en cuanto a las inversiones que prevé para el desarrollo del Plan Director de Infraestructuras.

Después, tenía una serie de preguntas a las que no sé si usted me podrá contestar en este momento, pero por si acaso puede responder a ellas, ahí va alguna. Ustedes se han comprometido en su programa electoral a realizar la variante de Pajares, me gustaría saber en qué plazos y si se va a incluir en los presupuestos de 1997 partida al efecto. También la variante de Guadarrama, que afecta a todo el norte de España, contemplada en el Plan de Transporte Ferroviario, en el PDI, parece ser que lleva un retraso con-

siderable; me gustaría saber cuál es el estado de este proyecto, cómo va. También me gustaría saber si van a potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril para intentar acercarnos al porcentaje europeo y si van a mantener la unidad de gestión de Renfe o piensan trocearla y privatizarla y va a desaparecer la infraestructura de la gestión.

También me gustaría conocer si tienen prevista la reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y, de ser así, en qué sentido y cómo, afectará al transporte por carretera y al transporte ferroviario. Por último, si son ustedes conscientes de los graves problemas que causa a la zona la segunda fase de ampliación de Barajas, cómo ven ustedes este problema y si están pensando en adoptar alguna medida para solucionarlo.

Por último, qué opina sobre la privatización de Sintel, que en nuestra opinión se ha regalado a Mascanova, con una falta total de transparencia; es decir, si conoce el grave problema laboral de esta empresa y si está pensando en adoptar alguna solución.

Nada más, señor Ministro. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra el portavoz de Convergència i Unió, señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, reciba el saludo de nuestro Grupo, Convergència i Unió, en su primera comparecencia ante esta Comisión, y permítame agradecerle su concisa información que, aunque ha sido breve en cuanto a los temas, ha resultado inteligible, con lo cual podemos hablar sobre ello y extensamente lo haremos en un futuro si así se precisa.

Nuestra intervención en el día de hoy tiene la intención de manifestar una receptabilidad positiva, no siendo mi intención enumerar una serie de temas pendientes, aunque saldrá a la luz alguna que otra excepción que, a pesar de ser localista, no dejará de ser una muestra de todo lo que sucede en el ámbito de actuación de su Ministerio.

Es necesario lograr unos niveles de inversión que se correspondan con los parámetros macroeconómicos, con esas coordenadas básicas que usted mencionaba en su exposición y con las dos reflexiones que usted ha indicado como prioritarias. Me refiero al tema de Maastricht y al mantenimiento de los gastos sociales.

Desde su Ministerio se impulsan muchas actuaciones que serán el comienzo de otras que han de movilizar la economía productiva. Usted decía que desde su Ministerio se pretende contribuir al crecimiento de la economía. Es evidente. El año 1996 es un año improductivo para el sector de obras públicas y creemos que es necesario actuar rápidamente.

Decía, señor Ministro, que era fundamental la puesta en marcha de la Ley de Contratos del Estado (a pesar del freno que supuso el artículo que se modificó en las últimas sesiones de la Cámara celebradas en 1995, modificación que figuraba en otra Ley que no tenía nada que ver con la Ley de Contratos del Estado), pero solucionado este problema, estoy de acuerdo con usted en que hay que actuar rápidamente.

Hay sectores que están muy preocupados, principalmente las empresas de construcción y las ingenierías. Por cierto que, como detalle marginal, he de decir que dentro de las ingenierías los trabajos están muy centralizados. Usted conoce bien este tema porque hace poco un grupo de ingenierías le han visitado y es curioso que sólo el 2 por ciento de lo que contrata el Ministerio se adjudique a ingenierías que se encuentran fuera de la administración central, a pesar de estar al mismo nivel. Esto quizá debería remediarse.

En Cataluña están en marcha muchos proyectos que nos preocupan. Creemos que estos compromisos deben cumplirse, todos ellos son proyectos del Plan Puente, que tiene sus retrasos y, por lo tanto, la mejor manera de demostrar que se cumplen los compromisos sería estableciendo de una manera concreta un calendario de dicho plan.

He dicho anteriormente que podría hacer una relación localista y extensiva, generalizando, pero los niveles de inversión del Estado en Cataluña no llegan ni siquiera a la aportación al PIB español ni al tanto por ciento que correspondería por población. La acción política de la coalición *Convergència i Unió* y, concretamente, de nuestro Grupo se ha ganado —y perdona la inmodestia— en la historia reciente suficiente credibilidad y autoridad en diversos temas que afectan al actual Ministerio de Fomento, antes Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y también denominado de Comunicaciones, en distintas mezclas. Nosotros hemos trabajado sin conocer esos informes, que parece ser usted ha encontrado en el Ministerio; no sé por qué, pero antes estos informes no se recibían en los grupos y nuestra información puede tener algún *lapsus*, por ello le agradeceríamos que nos hiciera llegar los informes que usted haya encontrado y los que de ahora en adelante se redacten.

Nuestro Grupo está dispuesto a trabajar en temas de acción legislativa. Ha hablado, señor Ministro, de revisar y reformar determinadas leyes. Nos encontrará también para la consolidación de trasposos y reajustes competenciales. Hay algunos conflictos en los tribunales, pero supongo que ahora serán competencia del Ministerio del Medio Ambiente. En acción ejecutiva y sobre la vivienda tenemos muchas preocupaciones, de ello hablará después mi compañero Luis Recoder. En carreteras tenemos unos esquemas que nos preocupan. La reducción del IVA en el peaje de las autopistas creemos que es un tema importante. En el Plan Puente hay una serie de obras pendientes —no sólo en Cataluña, en todas las comunidades autónomas han quedado pendientes muchas obras— que incluso tienen proyectos aprobados con orden de contratación, así como otros proyectos en marcha, entre los que especialmente nos preocupa mucho el tramo de Cervera a Igualada. Usted ya se ha referido a los puertos. El transporte metropolitano es un tema muy importante para nosotros. Los convenios que deben establecerse en las grandes ciudades son muy importantes, Barcelona en concreto. Nosotros podemos colaborar fuertemente, por convicción, en nuevas líneas de actuación, como, por ejemplo, en urbanismo, en liberalización de procedimientos, en buscar participación de capital privado en la construcción de infraestructuras, etcétera.

A mí me extrañaba que últimamente se mencionaba muy poco el PDI. Usted, señor Ministro, en su información ha hecho referencia a dicho Plan, definiéndolo como un trabajo útil y aprovechable. En la Comisión de Infraestructuras de la anterior legislatura siempre creímos que esto era así y todos los grupos trabajamos fuertemente en ello. Es importante aprovechar lo que se pueda del PDI, que siempre lo definimos como un Plan flexible. Sin embargo, entre las distintas comparecencias que tuvieron lugar después de la presentación del Plan, figuraba el informe del profesor Fuente Quintana quien decía que se dedicaba el 2,12 del Producto Interior Bruto a la realización de las obras del PDI, de las cuales el 1,49 por ciento era presupuestario y las dudas aparecían respecto del resto, el 0,63 por ciento extrapresupuestario, que no quedaba suficientemente definido en el PDI porque se incluían las participaciones de comunidades autónomas o de otros entes que no dejaban de ser presupuestarios, aunque figuraran con otro nombre. Además, decía el profesor Fuente Quintana que ese 1,49 por ciento del PIB le parecía elevado, teniendo en cuenta las posibilidades contenidas en los presupuestos. Pero como la flexibilidad del Plan permitirá aumentar esos porcentajes, creo que un reajuste puede ser procedente. También decía el profesor Fuentes Quintana, al plantear un tanto por ciento tan elevado del PIB, que estaba dispuesto a jugarse esa carta con valentía, porque es tan importante el conjunto de las infraestructuras que no podemos desechar su presencia en el país.

A nosotros nos preocupa mucho la participación del capital privado en las grandes infraestructuras. Verdaderamente las inversiones no son atractivas si no hay seguridad en que las obras se van a realizar en unas condiciones de rentabilidad, ya que al fin y al cabo ése es el objetivo del capital privado. Hay que incentivar estas inversiones fomentando la ilusión.

Cuando el señor Ministro ha hecho referencia a los ferrocarriles, y concretamente al tren de alta velocidad, ha utilizado la palabra *contemplamos* y esto nos ha preocupado mucho. ¿Sabe, señor Ministro, que actualmente se están realizando obras del tren de alta velocidad entre Zaragoza y Lérida, con el ancho español y la traviesa múltiple —esto no nos preocupa—, pero que los radios de curvatura y los peraltes no son para velocidades de tren de alta velocidad? ¿Qué vamos a hacer? La atracción que puede tener el capital privado para la construcción de un tren Barcelona-frontera o un tren Madrid-Barcelona en dos horas y media no es real. Por tanto, no puede atraer al capital privado. Eso nos preocupa mucho, señor Ministro. Creemos que, cueste lo que cueste, hay que reformar los proyectos y el tren se construya en su momento tiene que ser de alta velocidad, no de velocidad alta, para que tengamos la línea Sevilla-Madrid, Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera en las condiciones que reúne un tren de alta velocidad. Si no haremos una chapuza o tendremos que efectuar un cambio, como cuando la creación del AVE hacia Andalucía, en que se aprovecharon las primeras obras de la variante de Despeñaperros, con todos los inconvenientes que ello acarreo.

En sintonía con todo lo anterior, señor Ministro, la aportación que podemos hacer a la gobernabilidad del Es-

tado, además de nuestra voluntad de grupo, es la experiencia que tenemos, lo que le puede permitir tener el soporte en muchos temas, compatibilizando la creación de nuevas infraestructuras con la contención de presupuestos públicos, buscando incluso fórmulas nuevas en financiación básicamente. Por nuestra parte, tendrá nuestra colaboración.

Hace pocos días he recibido a determinadas personas y tenía apuntado preguntarle sobre Sintel y la venta de Telefónica al señor Mas Canosa, pero como otro grupo se la ha formulado no se la voy a repetir. Si nos puede decir algo sobre el particular, se lo agradecería.

Sin más, mi compañero continuará preguntándole sobre otros temas.

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

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

En primer lugar, he de manifestarle también, como ha hecho mi compañero y portavoz señor Sedó, que valoro su información.

Más que definir la posición de nuestro grupo parlamentario sobre los temas que se refieren a política de suelo, vivienda y telecomunicaciones, quisiera hacer una serie de comentarios y preguntas, al hilo de su intervención. Y digo más que definir, porque la posición de nuestro grupo parlamentario sobre las principales cuestiones, legislativas o no, que se refieren a estos temas, el señor Ministro la conoce perfectamente porque se han ido manifestando reiteradamente en los debates legislativos o no que se han producido en esta Cámara, con mayor o menor fortuna en cuanto a su plasmación en textos legislativos. Yo diría que antes de 1993 la fortuna fue poca; a partir de entonces, es decir, en la anterior legislatura, fue mayor y conseguimos participar en unos consensos con otras fuerzas políticas sobre unos textos legislativos de importancia. Por tanto, nuestra posición está clara en lo que se consiguió incluir en las leyes y también en aquello que quedó en el tintero, en aras del necesario consenso.

Quisiera manifestarle, señor Ministro, el apoyo a algunas de las medidas que ya ha adoptado y decirle también que, en relación con otras cuyas líneas básicas ha enunciado, en el momento en que nos las plantee con mayor detenimiento y exactitud nos podremos definir.

En relación con la política de suelo, la política que va a realizar obviamente viene enmarcada por una reforma legislativa comprometida por su grupo parlamentario con otras fuerzas políticas. Es una reforma legislativa que creemos, y siempre hemos creído, necesaria. De hecho en el año 1990, con ocasión del debate del proyecto de ley, ya manifestamos una oposición frontal y, en la medida de nuestras posibilidades, contribuimos a llevar al Tribunal Constitucional. Se trata de una reforma que, desde nuestra perspectiva, repito, debería tener cuatro objetivos fundamentales: en primer lugar, corregir el sistema de la Ley actual, que se ha definido como de adquisición gradual de facultades urbanísticas, que siempre hemos creído ineficaz en su conjunto, a pesar de que algunos ayuntamientos ha-

yan sabido aprovechar las posibilidades que le ofrecía esa ley para hacer unas políticas de suelo que han resultado mínimamente eficaces. Cuando podemos citar con nombre y apellidos los ayuntamientos que han podido realizar esas políticas, es señalar de que la mayoría de ellos no han utilizado esa ley en el sentido que algunos pretendían. Por tanto, puede calificarse si no de fiasco sí de una ley que no ha sido capaz de coadyuvar a conseguir los objetivos para los cuales había sido pensada.

En segundo lugar, es conveniente que se dote de mayor agilidad al procedimiento administrativo, con relación a la política de suelo o al urbanismo. Uno de los graves problemas se ejemplifica en la diferencia que existe entre un suelo con una determinada calificación, por ejemplo un solar, con una licencia en mano, y ese mismo solar sin la licencia. Existe una diferencia obvia en el mercado y eso se debe única y exclusivamente a unos procedimientos administrativos que no son suficientemente ágiles, que no funcionan, lo cual debemos corregir. Que lo debamos corregir no quiere decir —y nuestro grupo no lo va a defender nunca— que debamos ir a una liberalización incontrolada de la política de suelo. No lo vamos a defender nunca y no lo estamos aplicando, más bien hemos hecho lo contrario allí donde tenemos capacidad para hacerlo porque hemos gobernado durante unos cuantos años y continuamos haciéndolo. Ello no quiere decir que se deban disminuir los controles administrativos sobre la actividad urbanística.

Una tercera línea de actuación sería reordenar, obviamente, el sistema de distribución competencial Administración central-comunidades autónomas y administraciones locales, diseñado por la antigua ley y concretado fundamentalmente en el carácter básico de muchas de sus disposiciones, con el que nuestro grupo parlamentario discrepó, en tanto en cuanto entendíamos que, respecto al contenido básico del derecho de la propiedad, se hacía un uso extensivo de este título competencial y se entraba en una materia, el urbanismo, que era y es competencia de las comunidades autónomas. Ello ha ocasionado en la práctica un grave problema, derivado de la dualidad en algunas comunidades autónomas; es decir, dos leyes que regulan exactamente el mismo tema pero de forma distinta, como sabe perfectamente S. S. que está sucediendo en Cataluña con los gravísimos problemas de inseguridad que ello conlleva. Obviamente, debemos esperar a la sentencia del Tribunal Constitucional, que espero que se produzca rápidamente porque nos estamos aburriendo en esa larguísima espera. Independientemente de la sentencia, debemos proceder a la reordenación de estas competencias.

Por último, señor Ministro, la reforma de la ley no es suficiente, ya que debe ir acompañada de unas políticas claras de creación de suelo. Nosotros pensamos que la principal medida que se debe adoptar es poner suelo en el mercado a precio controlado. Eso no se consigue con el régimen de cesiones de la actual ley. Dijimos en su momento que el régimen de cesiones de la actual ley ha servido para corregir un deficiente sistema de financiación de las administraciones locales, que fundamentalmente se han dedicado a vender el suelo resultante de los aprovechamientos medios para financiar sus inversiones o su funcionamiento

ordinario. Ese no era el sistema previsto en la ley de 1990 ni en la de 1956, de la que tiene su origen o es una continuidad corregida. No quiero entrar en consideraciones de la ley de 1956, que tuvo aspectos negativos, pero también positivos. En cualquier caso, desde una oposición clarísima al régimen en el que esa ley vio la luz, debo decir que en su época fue muy innovadora y muy incumplida. Si se hubiera cumplido, más no nos habríamos encontrado a la llegada de la democracia con los problemas de gestión de suelo que nos encontramos en nuestro país. Por último, nosotros pensamos, y la práctica lo está demostrando, que el incremento del régimen de cesiones que se produjo en la ley de 1990 no ha supuesto una rebaja del precio del suelo, porque —ya lo dijimos en su momento— el coste derivado de las mayores cesiones lo acaba internalizando el precio final del suelo, y eso, señor Ministro, creemos que se debe corregir.

En cuanto a vivienda, brevemente, señor Ministro, coincidimos con los objetivos que nos ha planteado: fomentar el acceso a la vivienda de los jóvenes y el acceso al alquiler, y en ese sentido le sugerimos que considere la posibilidad de una acción pública en el alquiler. Nosotros propusimos en su día que se consideraran todos los suelos ociosos existentes dentro del patrimonio del Estado, que son muchos —Ministerio de Defensa, Gerencia de Infraestructuras de Defensa, Renfe, etcétera—, para poder realizar una política de fomento del alquiler.

También coincidimos en la necesidad de impulsar la rehabilitación, y yo añadiría otro objetivo que de alguna forma está subyacente en las medidas concretas que nos ha propuesto, como es el de reducir el esfuerzo de las familias en general para poder acceder a la vivienda. Estamos de acuerdo en cuanto a estudiar la reducción de IVA en todas las viviendas protegidas. Nosotros lo hemos reivindicado siempre porque nos ha parecido un contrasentido que los beneficiarios del plan de la vivienda tuvieran que dedicar una parte de las subvenciones que recibían del Estado —concretamente del Ministerio de Obras Públicas, ahora Ministerio de Fomento— para pagar los impuestos que les exige el Ministerio de Economía y Hacienda.

En cuanto a las cuentas vivienda estamos totalmente de acuerdo. En nuestro programa electoral, como algún otro grupo político, proponíamos su ampliación a seis años o la eliminación de una consideración que siempre nos ha parecido ilógica, como es el 2 por ciento del valor catastral de la vivienda en el IRPF. Y yo le sugeriría otra: las familias que acceden a la propiedad, en un porcentaje altísimo, por no decir en su totalidad, lo hacen a través del compromiso con una entidad bancaria, de un préstamo hipotecario. Independientemente de las medidas que contempla el plan de vivienda para subvencionar estos préstamos, está claro que los años más difíciles son los primeros, es decir, tienen una mayor repercusión dentro de una economía familiar los primeros años de pago de la hipoteca, sea capital e intereses o sea sólo intereses, en el caso de que se acoja a algún tipo de prórroga. Le sugiero que estudie alguna medida para acumular en los primeros años las importantes medidas fiscales en el IRPF que afectan a la adquisición de vivienda. Nosotros concretamente sugeríamos la posibilidad

de que durante los cinco primeros años se pudiera incrementar el límite de intereses deducible. Ello iría a cargo de una reducción en los próximos años. Pensamos que esto ayudaría a todas esas familias que se comprometen con un crédito hipotecario.

Quisiera preguntarle si tiene previsto algo en relación con dos medidas legislativas, como son la ley de ordenación de la edificación y la ley de propiedad horizontal, que cerrarían el círculo legislativo que iniciamos con la aprobación en la anterior legislatura de Ley de Arrendamientos Urbanos.

Por último, le expresamos nuestra preocupación por los préstamos calificados o las subvenciones concedidas con cargo al anterior Plan de Vivienda 1992/95 que, por falta de financiación o por falta de compromiso con las entidades bancarias, hoy de ahorro, no han podido ser satisfechos, lo que ha generado un gravísimo problema a muchísimas personas que contaban con unos ingresos con cargo al presupuesto público o a créditos bancarios, a las que esto les ha fallado en la práctica.

Para terminar, señor Ministro, una brevísima referencia a la cuestión de las telecomunicaciones. Manifestamos nuestro acuerdo básico con la política de liberalización, que, como usted ha dicho muy bien, ya no es una opción, porque nos viene impuesta, pero también creemos en un proceso de liberalización controlado que no perjudique a nuestras empresas.

En segundo lugar, le urgiría —y he visto que usted es muy consciente de ello— a cerrar el círculo legislativo del cable con la aprobación del reglamento, de los pliegos y bases, para poder convocar los concursos. Tomo nota de su voluntad de reformar la Ley de Televisiones Locales, no sé en qué sentido. En cualquier caso, conoce usted nuestra posición, que defendimos en la anterior legislatura, y nos gustará conocer hacia dónde se orienta la voluntad del Gobierno cuando nos habla de una reforma legislativa.

Señor Ministro, le deseamos todo el éxito y mucha suerte, y le reitero, como ha hecho el señor Sedó, la voluntad de colaboración de nuestro grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rivero, en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor Presidente, señor Ministro, muchas gracias en esta primera comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras. Le deseo la mayor de las suertes al frente de la gestión en este Departamento.

Somos conscientes de que en una Comisión como ésta y de un Ministerio básicamente inversor lo que más nos gustaría sería escuchar inversiones concretas que va a proponer su Ministerio para los próximos años. Somos conscientes del escenario diseñado por el Ministro en su intervención en el sentido de que en estos momentos la política económica del Gobierno, que veremos reflejada —y lo compartimos— en los Presupuestos Generales del Estado, está sujeta al proceso comunitario de liberalización, al Estado descentralizado de las comunidades autónomas y a la

necesaria coordinación de las políticas de la Administración central con la administración autonómica.

Compartimos plenamente el marco general en el que se encuentran los ejes fundamentales en los que va a pivotar la política del Ministerio, porque eran los pilares básicos en los que se sustentaba el programa de gobierno de Coalición Canaria, que luego fue recogido en el marco de los acuerdos con el Partido Popular. El cumplimiento de los requisitos de convergencia que nos tienen que llevar a la reducción de la inflación, a la reducción del déficit, a la bajada de los tipos de interés y, como consecuencia de todo ello, a unas mejores condiciones para el fomento de las inversiones, era uno de los pilares importantes de nuestra campaña electoral y por tanto lo compartimos plenamente con el Partido Popular y en este caso con el Ministro de Fomento.

En segundo lugar, el cumplimiento de estos criterios de convergencia no debe afectar al Estado del bienestar social. Mantener los gastos sociales actuales también era otro requisito importante en nuestro programa y básico en el acuerdo que tenemos ambas fuerzas políticas. Somos sensibles y razonables respecto a la política presupuestaria de ajuste que debe orientar a este Ministerio para los próximos cuatro años.

El señor Ministro ha sido muy claro en la explicación que ha dado sobre la vivienda. Compartimos que dos de los problemas básicos que afectan a la dificultad de las clases menos pudientes para acceder a viviendas de protección oficial son la carencia de suelo y el precio de la vivienda. Compartimos los objetivos de su Departamento que nos ha enumerado en ese ambicioso plan de la construcción de más de un millón de viviendas, de aumentar las viviendas de alquiler, de propiciar —en la línea de lo visto ayer en la Cámara— el acceso de los jóvenes a su primera vivienda y esa política de rehabilitación de viviendas, porque si la política de viviendas es dura y difícil en todo el territorio del Estado, es más difícil y compleja en un territorio como el canario, un territorio alejado, fragmentado y con unos problemas singulares que afectan a lo limitado y accidentado de su territorio. Hay otro factor muy importante a tener en cuenta, que es que casi el 50 por ciento del territorio canario está sujeto a medidas de protección ambiental y medioambiental, y un tercer factor tampoco desdeñable es que el suelo residencial que en estos momentos está en el mercado sufre en Canarias de una competencia feroz por parte de otras actividades lucrativas, como es el turismo. Esas escasas posibilidades de tener suelo para viviendas y la competencia del sector turístico lleva a unos precios muy duros para propiciar cualquier política de vivienda.

Cuando hablamos de un territorio como el canario —ya de por sí todo el Estado está sometido a una alta tasa de desempleo—, no debemos de perder de vista que este problema se agudiza más allí, que cuenta con una población más necesitada de viviendas de primera necesidad para los jóvenes. En Canarias, de un millón y medio de habitantes en estos momentos, fruto de una natalidad espectacular en las últimas décadas, 500.000 están por debajo de los 30 años. Esto quiere decir que hay una población joven muy

importante y, como digo, el tema de la vivienda se agudiza de una forma notoria.

Señor Ministro, refiriéndonos al segundo Plan de Viviendas, que ha tenido un cumplimiento prácticamente del cien por cien, y que se ha llevado a cabo de una forma loable entre la Administración central y el Gobierno de Canarias, es importante tener en cuenta que han quedado 3.700 actuaciones calificadas, que no han tenido financiación en el período 1992-1995 que tenía de vigencia el segundo Plan de Viviendas de Canarias. En el nuevo Plan de Viviendas que en estos momentos diseña el Ministerio para los años 1996-1999 es importante contemplar estas 3.700 actuaciones en base a todos los argumentos a los que anteriormente me he referido.

Con respecto a las medidas económicas de liberalización en lo relativo a viviendas, previstas en el decreto recientemente aprobado por el Gobierno, la primera impresión que tenemos, que está sujeta a las explicaciones que el señor Ministro dé en la Cámara los próximos días, no es favorable porque afecta al otorgamiento de subvenciones, no solamente a las provenientes del Estado, sino también a las que corresponden a las comunidades autónomas. Habría que renegociar los acuerdos Gobierno central-comunidad autónoma. Independientemente de la renegociación de esos acuerdos, dedicar la subvención a aminorar la parte de crédito —repito que es una primera impresión— supone, a nuestro juicio, un endurecimiento de las condiciones de compra de las viviendas, sobre todo las de régimen especial. En cualquier caso, estaremos atentos a las explicaciones del señor Ministro para ver si estamos en la línea correcta o rectificamos esta primera impresión.

Celebramos el anuncio hecho por el Ministro de modificar la legislación de puertos en la línea de los acuerdos de Gobierno a que se ha llegado con las distintas fuerzas políticas, porque lejos de ser éste un objetivo político, en Canarias es un elemento esencia. Si en todas aquellas comunidades autónomas que disponen de puertos y aeropuertos son instrumentos esenciales en su desarrollo social y económico, cuánto más en un territorio ultraperiférico, alejado, difícil que depende en un cien por cien del exterior, como es el canario. Por eso, el que la Comunidad Autónoma de Canarias pueda gestionar un instrumento básico como es su puerto lo vemos de una manera positiva.

El señor Ministro ha hecho una breve referencia al PDI. Lo ha calificado de trabajo útil y valioso, que va a aprovechar el Ministerio a lo largo de la legislatura. A nuestro juicio, un documento que fue consensuado por todas las fuerzas políticas en la anterior legislatura, en el que participó una comisión de expertos, que desde el punto de vista filosófico, que es el que compartimos en un cien por cien, tiene retos tan importantes como la competitividad territorial que plantea la convergencia con Europa; el desarrollo de la equidad especial y social orientada a reducir las diferencias interregionales; la conservación de los espacios naturales; la necesaria mejora de la capacidad y de la eficiencia del sistema de infraestructuras y de transportes; el abastecimiento de recursos hídrico en calidad y cantidad; y el desarrollo de las infraestructuras y equipamientos ambientales, saneamientos y depuración de aguas, no sola-

mente lo consideramos un instrumento útil y valioso que debemos de aprovechar, sino necesario, de obligatoria orientación en las políticas a llevar a cabo por el Ministerio de Fomento en estos próximos años.

No nos debemos engañar. Este ha sido un país en el que hemos estado acostumbrados a la improvisación y a actuar coyunturalmente sin tener ninguna visión de futuro. Un documento que por primera vez nos permite tener una visión amplia, equilibrar territorios, objetivar inversiones, mejorar la calidad de las obras (hablar de planificación en el tiempo permite mejorar la calidad de los proyectos, trabajar con tiempo y mejorar la calidad ambiental de los mismos), realizar, cuando están consensuadas las inversiones, políticas coordinadas con las comunidades autónomas y con la Administración local; un documento de esas características debe ser el marco en el que nos debemos mover en los próximos años.

Otra cosa distinta es que en la situación actual y siguiendo las dos pautas principales en las que tiene que moverse un Ministerio como éste en los próximos años (es decir, un reajuste económico para cumplir los criterios de convergencia y mantener el Estado de bienestar social en el que necesariamente hay reducción de la inversión), tengamos que ajustar las inversiones previstas a los recursos de que vamos a disponer en los próximos años. De lo que se trata es de priorizar las inversiones al año 2007, pero nunca se debe desviar de las orientaciones generales en las que se enmarca el PDI.

Este Plan Director de Infraestructuras, aprobado por unanimidad en el Congreso, tuvo un anexo, también aprobado por unanimidad por todas las fuerzas políticas del Congreso, que es un PDI canario. El Congreso lo aprobó en aquellos momentos por unanimidad, entendiendo la situación de territorios ultraperiféricos de Canarias, la condición de un territorio fragmentado y limitado, teniendo en cuenta también la economía canaria basada en el turismo, con todo lo que ello implica desde el punto de vista ambiental, de las infraestructuras relacionadas con el transporte y la necesaria comunicación de Canarias con el exterior. Ese anexo aprobado por unanimidad, repito, se orientaba a que las distintas administraciones, el Estado con la Comunidad canaria y las administraciones locales, realizaran un esfuerzo de coordinación para planificar, financiar y ejecutar las inversiones en Canarias en ese horizonte del año 2007.

Ese anexo tenía también —fue reconocido asimismo por unanimidad en el Congreso— otro pilar importante que permite la orientación inversora en el archipiélago canario, nunca desde el punto de vista localista ni discriminatorio respecto a los territorios del Estado, sino en función de las peculiaridades a las que antes hacía referencia, reconocidos por todos los grupos políticos. Ese otro pilar era el cumplimiento de la Ley 20/1991, de Régimen Económico Fiscal de Canarias, el artículo 138.1 de la Constitución y el artículo 54 del Estatuto de Autonomía de Canarias, que es muy importante para las futuras políticas inversoras en el territorio del Archipiélago, que dice que la inversión de la Administración central en el archipiélago canario deberá ser equiparable, al menos, a la media na-

cional en pesetas por habitante, derivada de los fondos asignados al PDI. Entendemos que es una situación de justicia respecto al territorio del Estado el que la inversión peseta/habitante por Canarias, sumadas al ferrocarril, que aunque no lo tenemos en Canarias sentimos otras necesidades, sea igual al del territorio peninsular.

En esa línea de entendimiento, en esa línea de coordinación, en esa línea de singularidad y de especificidad de Canarias, la mejor fórmula para orientar las inversiones para los próximos años (es una propuesta que hago para que el Ministro la estudie) es buscar una fórmula jurídica de colaboración entre ambas administraciones para llevar a cabo esos acuerdos en el ámbito de un convenio-marco entre la Administración del Estado y la administración canaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez Sánchez, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **RODRIGUEZ SANCHEZ**: Voy a intervenir desde la perspectiva de un representante de sectores sociales de Galicia, que ve con preocupación la restricción de la inversión pública en infraestructuras.

Usted se refirió a que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes —en este caso, el Ministerio de Fomento, en concreto, el Gobierno español— tenía que hacer competitivo el espacio de lo que denominó España dentro de un proceso de internacionalización, y mencionó también la necesaria cohesión territorial de todo el Estado en materia de infraestructuras, base fundamental para el desarrollo económico. De ahí su preocupación en cuanto a las restricciones del gasto público.

A nadie se le oculta que Galicia forma parte del espacio territorial del Estado español y que, además, tiene una frontera importante con un Estado de la Unión Europea, que se llama Portugal. Hasta ahora, la sociedad gallega tuvo que asistir a una política de desenvolvimiento de infraestructuras en el Estado español que no tenía en cuenta ni la potencialidad de la economía gallega ni su estado real ni su interrelación con un Estado de la Unión Europea con el que puede tener muchísimos intereses económicos y culturales. También se olvidó que la comunicación del Estado español no solamente era mediterránea, a través de la frontera con Francia, sino también a través del mar por el Océano Atlántico.

Ante esta perspectiva, yo quería preguntarle, cuando usted habla de la restricción de 37.000 millones de pesetas en inversiones, cómo va a afectar a un plan de carreteras, que en el caso gallego en concreto ya fue tremendamente marginal porque no se contó con nuestro país en el Plan de Carreteras del año 1984. Llevamos tiempo oyendo promesas, como en concreto la relativa a las autovías de conexión con el Estado español o con Castilla y León, prometidas para el año 1995, fecha en que no se hicieron y no sé si lo estarán en 1998, como demanda el Parlamento gallego por unanimidad, o va a ser más tarde.

En primer lugar, mostramos nuestra preocupación porque usted habló de la posible financiación de obras públicas de infraestructura a través de capital privado. Quere-

mos preguntarle si cree que es posible una inversión de capital privado en carreteras, por ejemplo, sin contar con un elemento sustancial que es el peaje. Le recuerdo, aunque esté muy distante, un caso como el argentino donde hay que pagar para pasar hasta por corredoiras.

En segundo lugar, a partir de este modelo de promesa de las autovías para Galicia, que no deja de ser ya un modelo alternativo y no complementario a otro tipo de medios de comunicación, que está basado exclusivamente en el uso del coche o del transporte, que está motivado a base del petróleo, sin contar con una relación intermodal, nos gustaría preguntarle si no cree que es necesario, tanto en el caso gallego como en otras partes del Estado español —hablo del caso gallego porque fue muy marginal o maltratado—, el ferrocarril. Usted habló en concreto del PDI. Desde luego, desde una óptica gallega, el PDI no puede ser reconfortante porque, aunque se habla de posibles actuaciones de mejora de infraestructuras en todo el ferrocarril del Estado, es un poco alarmante que no se cuente con él en un país donde resulta que Renfe cuenta con una de las líneas que llaman regionales más competitivas de todas, y que se está manteniendo competitivamente sin electrificar, sin doble vía, con el trazado que tenía prácticamente en el año cuarenta, y con un nivel de ocupación que es de los mayores de todo el Estado español. Prácticamente no lograron cerrarla y el ciudadano se encargó, a pesar de todo, de mantenerla en unas condiciones de 58/70 kilómetros por hora, compitiendo incluso con una autopista. Es curioso. Esto es para hablar de la potencialidad del ferrocarril en concreto, cuando menos en toda la costa atlántica. Un país que además no cuenta con comunicación considerada cercanías en el tráfico ferroviario y curiosamente, teniendo esa frontera con Portugal, tampoco se contempla la posibilidad de interconexión con todo un espacio geográfico importante económica y demográficamente.

Nosotros pensamos que sin velocidad alta habría que contemplar en años sucesivos, aunque fuera a través de una década, una serie de inversiones públicas en Galicia para que pudiésemos mantener el ferrocarril, hacer la relación intermodal, utilizarlo para el transporte de mercancías —cosa fundamental— y de viajeros, e integrarlo con el resto del Estado español.

Quiero, cuando menos, advertirle que es una preocupación fundamental de toda la sociedad gallega y que no es de recibo desde el punto de vista de la potencialidad ni de la realidad. El castigo es tan tremendo que Renfe no tiene el valor de enunciar cuánto dinero, por ejemplo, saca por mercancías de una estación como la de El Ferrol, porque no puede demostrar que no es competitiva, y, sin embargo, la tiene prácticamente abandonada hasta el extremo de la rotura de los raíles de la salida de la estación. No puede decir que no es competitiva y, entonces, lo que oculta son los datos del negocio de mercancías, diciendo que no lo puede dar porque esto solamente se hace por la unidad de negocios.

Doy todos estos datos para que se sepa que no siempre la competitividad es el criterio que se empleó a la hora de hacer inversiones en infraestructuras de carácter ferroviario. En todo caso, esperamos del Ministerio respectivo que

con el realismo que hace falta en este momento de restricciones se contemple a Galicia con inversiones, cuando menos de acuerdo con la Xunta de Galicia.

En tercer lugar, le hablaría de los puertos. Como usted sabe, tenemos un número de puertos muy importantes. Nosotros celebramos esa política de transferencia de la gestión de los puertos y esperamos que con la administración autonómica y la sociedad gallega participando en esa gestión seamos capaces, comprometidamente, de tomar cartas en el asunto, de hacerlo salir de una política vinculada exclusivamente a las grandes compañías estratégicas del Estado, llámense Repsol, Endesa o Aluminio, e integrarnos en la economía real de nuestro país. Es curioso comprobar por los datos que hasta ahora se pueden autofinanciar, pero su servicio a la economía productiva gallega es prácticamente nulo. Por otro lado, el trato que le dan a un sector como el pesquero, por ejemplo, en el puerto de La Coruña, es algo así como si fueran ciudadanos de cuarta categoría, molestos además. En concreto, se aspira a sustituir con la llegada de trasatlánticos lo que es el retroceso, cada vez más alarmante, del transporte de productos de extracción de la pesca. En definitiva, usted habló del retroceso de la flota mercante española; sin duda hay que contar también con el proceso de la flota pesquera y, en este sentido, vemos una perspectiva cuando menos muy esperanzadora aunque difícil y esforzada en la transferencia de la gestión de los puertos.

Usted dice que hay que contar con las comunidades autónomas. Después de esta perspectiva que he trazado creo que coincidirá conmigo en que hay que contar en este caso, no demagógicamente ni como una fase electoral, con la deuda histórica. Números cantan. La inversión dentro del Ministerio de Obras Públicas en Galicia, en relación con el número de habitantes al lado de lo que se consideraban territorios a los que había que ayudar por la cohesión social, fue alarmantemente inferior. Y esto hay que tratar de suplirlo en el futuro. Vuelvo a decirlo, contando con las dificultades presupuestarias y, por supuesto, con el resto de las necesidades que tengan otras zonas del Estado español.

Hablando de compromisos de la comunidad autónoma, nos gustaría saber si ustedes contemplan en el caso de Correos —sabe que tiene un importante servicio rural, prácticamente el 40 por ciento en Galicia— algún tipo de mecánica para lograr participación en su gestión, no en la titularidad, por parte de las comunidades autónomas y de una manera concreta en el caso de la Comunidad Autónoma de Galicia.

En el tema de las comunicaciones en concreto, usted habló de liberalizaciones. Desde nuestro punto de vista, esas liberalizaciones van a conducir a un nuevo sistema de monopolios encubierto, pero está claro que pequeños grupos empresariales no van a ser capaces de enfrentar el problema de las telecomunicaciones en el futuro. Nuestra preocupación es saber si el reglamento que va a desarrollar la Ley del Cable, las modificaciones en la Ley de televisión local y los reglamentos respectivos, así como toda la problemática referida al Hispasat, va a contar con una participación efectiva de las comunidades autónomas, si va a haber una política que mantenga una funcionalidad clara-

mente pública y un respeto por las lenguas y culturas de las comunidades autónomas que hoy integran el Estado español y que son específicas en esta realidad cultural y lingüística.

Por último, desde el punto de vista del Bloque Nacionalista Galego nos agradó escuchar de su boca las palabras derechos constitucionales referidas a la vivienda, lo cual prueba que hay muchas materias en que la Administración pública tiene que tomar cartas en el asunto. Desde nuestra perspectiva, la única manera de abaratar no ya el precio de la vivienda, sino de poner un parque de viviendas en alquiler, que es un tema clave en los núcleos urbanos, a disposición de los sectores sociales menos favorecidos, va a ser no solamente con una participación de las administraciones, en concreto de la Administración local en la política de suelo, sino también posiblemente en la política de construcción o cuando menos de empresas mixtas.

A nadie se le oculta que hoy los bancos tienen un gravísimo problema con la cuestión de los créditos hipotecarios que pedimos o piden gran parte de las familias que no tienen después capacidad para poder hacerles frente. Y en este sentido, pensamos que habría que distinguir entre vivienda rural —sobre todo en el caso gallego— y vivienda urbana e ir a una política en este último terreno de alquileres con gran participación de las administraciones públicas.

Nada más, señor Ministro. Solamente quiero decirle que tome esta intervención desde la perspectiva de una sociedad que tiene una conciencia muy clara de que en la cohesión social y territorial del Estado ocupamos un papel muy triste del cual somos conscientes y que además está estrangulando gravísimamente no sólo nuestros derechos como usuarios, sino nuestros derechos a competir en el mercado en todo aquello en que somos por lo menos comparativamente competitivos.

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

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Mis primeras palabras, como es obvio y han hecho otros grupos, son de agradecimiento al señor Ministro por esta su primera comparecencia en Comisión y de bienvenida.

Gracias específicas por elegir este foro, con independencia de alguna aparición en público en otros foros más puntuales, para exponer las líneas maestras o los ejes básicos de la política de su Departamento, exposición que, en términos de líneas maestras —el Ministro ha explicado por qué no puede ser concreto en esta primera intervención a la que sin duda seguirán otras—, ha sido, a juicio del grupo que yo represento, completa y en términos de ejes básicos casi exhaustiva.

Satisfacción, por supuesto, desde el Grupo Parlamentario Popular por la coincidencia y la coherencia con las líneas básicas del programa electoral y del programa de Gobierno, coincidencia, señor Ministro, en las dos coordinadas o condicionamientos a que ha hecho referencia en el prólogo de su intervención. La necesidad de cumplir los criterios de Maastricht, en particular el déficit público,

dentro de una política de no recortar los gastos sociales —el Ministro ha utilizado una expresión muy clara, ha hablado de intangibilidad de los gastos sociales—, y consiguientemente, con las dificultades que ello comporta para el proceso de la inversión pública que, como el Ministro ha subrayado, ha registrado un decrecimiento, un descenso, desde el año 1990 donde se alcanzó ese nivel deseable y deseado por todos del 5 por ciento, hacia porcentajes mucho más bajos en los años sucesivos y la exigencia de este mantenimiento en la política económica del Gobierno como elemento de credibilidad. Coincidencia también con los dos mecanismos que podríamos llamar compensatorios de esta obligada restricción en la inversión pública que son, por una parte, la inversión privada y, por otra, la afectación de los ingresos procedentes de privatizaciones. Y aquí hago una matización al paso, el hecho de que se privaticen determinadas empresas no necesita que la política de inversión de esas empresas, que simplemente han cambiado de titularidad accionarial, vaya a comportar una restricción de las inversiones. Esta fue una de las afirmaciones de la portavoz del Grupo Socialista, señora Narbona, que espero que entienda replicada con este modesto inciso en este momento.

De acuerdo también con la incidencia en este conjunto de sectores, porque el Ministerio es muy amplio, del proceso liberalizador, que no es opcional, que comportan nuestra presencia, nuestra integración en la Unión Europea, así como, ha subrayado el Ministro, el curso mismo de la evolución del mundo y en algunos sectores las exigencias derivadas de la modernización a través de las nuevas tecnologías.

Voy a centrarme, porque la coincidencia de mi grupo con la exposición del señor Ministro es obvia —como es obvia en todos los casos en los grupos parlamentarios que apoyan al Gobierno— y estoy seguro de que el Presidente me lo agradecerá si soy más breve, en dos ámbitos que son la vivienda y suelo y las telecomunicaciones. ¿Por qué? Porque son las dos reformas estructurales que el Gobierno ha anticipado a través de los oportunos reales decretos-leyes, porque son aquellas que el Ministro ha expuesto con una mayor longitud y extensión y porque entiendo que son las dos que están en el mapa de la opinión pública actualmente, sin perjuicio de una referencia muy breve a las demás.

En materia de vivienda y suelo, en primer lugar, coincidencia y en este caso con énfasis en el diagnóstico que el Ministro ha hecho de la situación. En múltiples intervenciones de mi grupo en la pasada legislatura se ha subrayado la disparatada incidencia del coste de la vivienda en las economías familiares. El crecimiento del precio de la vivienda ha pasado de significar 3.2 los ingresos familiares en tiempos pasados a significar en muchas ocasiones cuatro y cinco veces los ingresos familiares anuales o las rentas familiares disponibles, en tanto que los salarios se han multiplicado apenas por dos en los últimos cinco o seis años.

Coincidencia en el peso exagerado que tiene el suelo en el precio final de la vivienda y cómo la línea es ascendente, iniciándose —último dato disponible— el año 1985 con el

25 por ciento, para significar el 43 y comportando, por tanto, un peso mayor que el mismo coste de la construcción, que ha pasado de suponer el 60 por ciento en el año 1985 a apenas el 38 por ciento del año 1994. Coincidimos con el señor Ministro en que en esta evolución de los precios unitarios de la vivienda y de la absorción de los ingresos familiares ha tenido un impacto especialmente grave la repercusión del suelo y la repercusión del suelo derivada de la carestía del suelo, de la inexistencia de suelo. En el programa del Partido Popular hay un axioma muy claro: en una economía de mercado, en términos de oferta-demanda, la única fórmula para abaratar el suelo es aumentar su oferta. No hay otra fórmula. Y este abaratamiento del suelo a través del incremento de la oferta —y en este punto disiento de la portavoz socialista, como en su momento se puso en evidencia en el informe de la Comisión de expertos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor portavoz del Grupo Popular, le vuelvo a insistir en que usted está contestando a las palabras del Ministro, no a las de otros portavoces. Eso ya lo hará el Ministro en su réplica.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Tomo muy buena nota, señor Presidente. Espero ser fiel a su petición.

La idea central y básica es que el problema no es sólo de gestión, es un problema de marco normativo. En el frontispicio del informe de la Comisión de expertos se asienta esta afirmación que el Partido Popular combatió ardorosamente en la pasada legislatura. Y de esta necesidad de revisar el marco normativo resulta la propuesta fundamental en materia de suelo, revisar la Ley 8/1990 y el texto refundido de 1992, línea en la que se movió el Partido Popular en la pasada legislatura presentando una proposición de ley que afectaba a más de cien preceptos del texto refundido de 1992. Revisión ¿en qué línea? En una línea de potenciación de la energía privada, en una línea de liberalización, en una línea de reducción del intervencionismo administrativo, que es lo que ha llevado a la situación en la que estamos en el momento actual.

Se ha dicho en algún foro que, tras treinta y nueve o cuarenta años de errores que arrancan de la Ley de 1956, no se puede seguir en el mismo modelo urbanístico porque sus efectos están acreditados. De ahí la coincidencia con el señor Ministro en la anticipación de esta revisión final y global de la Ley del Suelo en términos de reforma estructural que ha supuesto el Real Decreto-ley, del cual tendremos ocasión de debatir en profundidad me parece que en el curso de la mañana de mañana mismo.

En relación con este Real Decreto-ley, cuya autoría es insultante que se cuestione y que se diga que se ha producido extramuros del propio Ministerio e incluso del propio Gobierno, quiero adelantar que incorpora o anticipa un conjunto de medidas claramente positivas; incluso es positiva la medida de la reducción de las cesiones a los municipios y claramente positiva la eliminación de cualquier tipo de cesión, ni del 10 por ciento ni de ningún porcentaje, en lo que concierne al suelo urbano ya consolidado. La cesión que existía respecto al suelo urbano consolidado, es

decir, aquel que no forma parte de una unidad de ejecución y cuyo tratamiento no exige medidas de planeamiento urbanístico, había llegado a convertirse en una confiscación o en una forma espuria de fiscalidad.

De ahí la coincidencia plena con los postulados que comporta el Real Decreto-ley, y, cómo no, lo que se refiere a la superación o supresión de la distinción entre el suelo urbanizable programado, porque hay que decir que puede que exista en términos teóricos suelo urbanizable suficiente en España para la política de vivienda, pero no en términos de suelo urbanizable que sea desarrollable potencialmente y a corto plazo. El suelo urbanizable, entre el programado y el no programado, apenas representa el 6 por ciento del territorio nacional, y este dato es absolutamente incontrovertible, de acuerdo con el cambio del marco normativo y, sobre todo, con la derogación de la Ley 8/1990, que afortunadamente no ha sido aplicada más que por unos pocos ayuntamientos. Y digo afortunadamente porque, si ese esquema de adquisición sucesiva de facultades se hubiera tenido en cuenta por las entidades financieras, la Ley habría roto, habría destrozado el sistema de garantías hipotecarias, porque habría sido imposible, es imposible saber si una parcela, si un suelo ha adquirido o no el derecho a urbanizar, ha adquirido o no el derecho a la urbanización, ha adquirido o no el derecho a edificar y ha adquirido o no el derecho a la edificación, que según la Ley 8/1990 son de adquisición sucesiva y gradual. Si la Ley se hubiera aplicado en toda su integridad, se habría roto el sistema de garantías hipotecarias. Por eso digo que, afortunadamente, esta Ley no llegó a tener aplicación.

Conformidad con el señor Ministro en la necesidad de elaborar un nuevo plan de vivienda con un nuevo modelo de política de suelo y que contemple la nueva incidencia, la nueva repercusión en la política de vivienda de dos factores que, juntamente con el suelo, son fundamentales: por una parte, la evolución de los tipos de interés, que obligará a replantearse el mismo esquema de subsidiación de intereses seguido hasta ahora y, por otra, la propia fiscalidad. Respecto al plan de vivienda hay que decir que, según la información de que dispone mi grupo, de los 680.000 millones de recursos financieros afectados a la política de vivienda ya se han asignado, tanto por autonomías como por entidades financieras, 507.000, es decir, una parte muy importante, con lo cual de ninguna manera puede decirse que se haya generado ningún tipo de paralización o suspensión de la ejecución del plan de vivienda actual.

En cuanto al área de telecomunicaciones, celebro que haya gustado, si me permite la expresión, al Grupo Parlamentario Socialista y celebro asimismo que el Ministro tenga muy claros los grandes objetivos, la incorporación de España a la sociedad de información en términos de servicio universal pero que con realismo, sin ningún género de ingenuidad, entienda que estamos en una etapa de transición que sólo se cerrará con la plena liberalización del sector y con la promulgación de una nueva ley de telecomunicaciones. Creo que, antes al contrario de ser ingenuo o de sucumbir a los cantos de sirena de la política de mercado estricta, el Gobierno, con el planteamiento del paso de un oligopolio a un duopolio, que ha explicado muy bien

el señor Ministro, y con el interés en dar oportunidades a los inversores privados españoles, ha actuado con sabiduría y sin ningún tipo de ingenuidad. Eso permitirá el mantenimiento de un cierto papel protagonista, bien que en un ámbito liberalizado por parte del sector público. Y no ha olvidado, por supuesto, el papel que corresponde a Telefónica de España.

Coincidencia con la Comisión reguladora del mercado de telecomunicaciones, que sin duda es una de las novedades importantes para el sector y que, a mi juicio, responde a una filosofía muy clara, que se podría expresar diciendo que liberalizar no es desregularizar o no es desregularizar en su integridad y que la protección del mercado exige organismos de esta naturaleza, sin discutir la exigencia de liberalizar el mercado que, como ha expresado el Ministro, no es una opción, sino que es una consecuencia de nuestra pertenencia a la Unión Europea.

Coincidencia en el resto de los sectores que ha contemplado el señor Ministro y muy en particular con esta situación de partida de sectores o subsectores desarticulados o desestructurados. Nos encontramos, por ejemplo, en el binomio ferrocarril-carretera, con una congestión de nuestras carreteras, con una reducción de los tráfico muy importante en el ferrocarril, tanto en viajeros como en mercancías y, sin embargo, con la exigencia de unas cuantiosísimas inversiones públicas de carácter ferroviario, en el nivel de los 300.000 ó 320.000 millones de pesetas anuales. Superar esta paradoja en una orientación a la articulación, a la coordinación de los medios de transporte me parece que es uno de los retos que tiene delante el Ministerio de Fomento. De ahí nuestro asentimiento a un nuevo plan sectorial de carreteras, a un nuevo plan de inversiones ferroviarias, a una nueva ley de puertos y a las consideraciones que el Ministro ha hecho respecto a aeropuertos y a los transportes por carretera, ferroviario y aéreo, en términos de explotación, no tanto en términos de infraestructuras.

Señor Ministro, acabo como empecé, agradeciéndole su presencia, dándole la bienvenida y augurándole, más que augurándole estando seguro del acierto en su gestión, que ya se ha iniciado con bien en algunos temas muy concretos a los que ha hecho referencia la oposición en sus intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra el señor Ministro, al que yo rogaría que intentara combinar extensión y contestación a todos con la mayor brevedad posible.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Haré ese intento que la presidencia me pide.

Empezaré por contestar a las consideraciones que ha hecho la señora Narbona, cuyo tono en general agradezco. No comparto, sin embargo, muchas de sus apreciaciones. No comparto esa primera apreciación de que casi no se nota la diferencia de que ha habido un cambio de Gobierno. No se trata exactamente de eso. Todo lo que yo he dicho está en el programa electoral del Partido Popular y hay, como es lógico, diferencias, unas veces importantes y otras veces de matiz, con lo que ha realizado el Gobierno

socialista y con lo que figuraba y figura en el programa electoral del Partido Socialista. Lo que sí quería transmitir a la señora Narbona, y por eso lamento que no esté ahora, es que yo, como miembro de un Gobierno nuevo, no haré lo que SS. SS. socialistas hicieron en el año 1982 con respecto a los gobiernos a los que sucedieron. Ese tipo de actitud y ese tipo de radicalismo crítico y de descalificación, yo no lo continuaré. Pretendemos introducir un nuevo estilo en la vida política. Y, por otra parte, yo espero que el tono de la oposición que realice el Partido Socialista sea como el que se ha producido en la sesión de hoy, con el propósito de producir aportaciones, de hacer reflexiones, de establecer, por supuesto, diferencias y discrepancias, sin llegar a incidir —como hemos tenido ocasión de ver recientemente— en descalificaciones personales, algunas de ellas graves, que deben ser erradicadas de la vida pública española.

La segunda consideración hace referencia al planteamiento que he hecho sobre la inversión pública y la aportación de inversión privada. Quiero hacer dos consideraciones complementarias a cuanto he dicho anteriormente. Primero, es claro que la reducción de inversión pública tiene un límite. No se puede, sistemática y permanentemente, ir recortando la inversión pública, porque se pueden producir efectos económicos negativos. Por tanto, el límite de la reducción de la inversión pública está ahí donde, uno, no se pueden perder los fondos comunitarios; dos, existe riesgo de producir desempleo. Y éstos son los límites del recorte de la inversión pública. El equilibrio no es fácil de conseguir, pero ése es el intento. En todo caso, siempre hemos pensado que el intento de movilizar financiación privada es una forma de compensar la reducción de la inversión pública.

Es cierto que existen pocos proyectos susceptibles de atraer a la inversión privada por falta de rentabilidad en principio aparente o real, pero yo quiero resaltar que el objetivo de movilizar la inversión privada no es per se hacer infraestructuras; el objetivo de movilizar inversión privada es contribuir al crecimiento de la economía, porque si la economía crece, la recaudación irá razonablemente bien y será más fácil reducir el déficit público, haciendo por tanto, menor esfuerzo sobre los ciudadanos españoles. Este es el objetivo; no se vea la inversión privada en infraestructuras como una especie de objetivo prioritario. Frente a la necesidad de reducir la inversión pública, es absolutamente imprescindible encontrar mecanismos que mantengan un determinado ritmo de inversión en el país y para mantener ese ritmo de inversión en el país hay que acudir al capital allí donde el capital existe. Ese es el objetivo principal. Si además mejoramos infraestructuras, como dice la expresión castellana, miel sobre hojuelas; pero el objetivo es fundamentalmente un objetivo de política económica.

La señora Narbona ha hecho también relación a la ampliación del aeropuerto de Barajas. Yo lo que le puedo decir es que nosotros como Gobierno seremos absolutamente respetuosos con todos los compromisos medioambientales adquiridos. Yo creo que es justamente el respeto al medio ambiente y la importancia que tiene el medio ambiente en

el planteamiento político del Partido Popular lo que ha conducido a la creación de un Ministerio específico; y añadiría, es precisamente el respeto al medio ambiente lo que ha llevado a desbloquear la autovía de Madrid-Valencia. Yo diría a la señora Narbona —por ello lamento de nuevo que no esté presente— que si hubiera estado en su lugar no habría hecho referencia a la autovía Madrid-Valencia; no la habría hecho porque es la expresión de un fracaso. Pretender encastillarse en un fracaso me parece que implica algo de masoquismo. La portavoz socialista no valora lo que supone dos años de parálisis. Parece que eso no existe en el cálculo que hace la señora Narbona. Dos años de parálisis son gravísimos en una comunicación como la de Madrid y el puerto de Valencia. En todo caso, se puede contestar todavía de manera mucho más concreta. La señora Narbona mezcla el precio de licitación con el de adjudicación. Y vamos a ver si de una vez por todas dejamos los datos bien claros. El precio de licitación de la famosa alternativa C fueron 20.000 millones de pesetas y se adjudicó en 12.000. Pero es absurdo evaluar una opción que no es posible, porque esa opción C, tal y como estaba inicialmente configurada, atravesaba por la mitad de las Hoces del Cabriel, y justamente eso es lo que no resulta posible. Por tanto, no tiene mucho sentido. Pero voy más lejos. Mi antecesor fue variando la alternativa C e introduciendo modificaciones y cada una de esas modificaciones suponía un incremento de coste. Sumando esos incrementos de coste se hubiera alcanzado el precio de licitación de 25.000 millones de pesetas. Yo he dado el precio de licitación de la nueva alternativa acordada en 25.000 millones de pesetas. Probablemente, el precio de adjudicación será menor, pero he tenido la transparencia de decir que se va a licitar por 25.000 millones de pesetas. ¿Por qué he dado esa cifra? Porque ya estaba evaluada por el antiguo Ministerio de Obras Públicas. La alternativa que se ha acordado es la alternativa EO 1, que estaba estudiada por el Ministerio de Obras Públicas, y lo que no se comprende es que se haya mantenido bloqueada la construcción de la autovía cuando había otras alternativas viables de coste parecido estudiadas por el Ministerio de Obras Públicas. Por tanto, no existe razón posible que pueda explicar esa situación de bloqueo durante dos años. Va a ser construida la autovía de Valencia en un precio similar al que suponía la alternativa C modificada, y va a ser construida en un plazo similar, de acuerdo con los criterios de la empresa constructora. Como comprenderán SS. SS., yo no soy ningún experto en plazos de construcción de autovías, pero, según los servicios técnicos y la empresa constructora, esa autovía se puede concluir en un plazo que oscilará entre los 24 y los 28 meses.

En cuanto al suelo y la vivienda, se ha referido la señora Narbona a una situación paradisíaca; acumula datos y habla de cifras de suelo existente, pero por mucho que se encastillen en determinados datos, hay algo que no se puede obviar: no hay viviendas asequibles y el suelo es caro. Todas las demás argumentaciones sobran, porque el resultado es obvio. En las grandes ciudades españolas no hay viviendas asequibles, el suelo es caro y la repercusión del suelo sobre el precio final de la vivienda se ha incrementado ex-

traordinariamente en los últimos años. Entonces, una de dos: o me dan ustedes argumentos para combatir ese resultado, o lo que no tiene sentido es que combatan el resultado mismo, que es un hecho. Los hechos son obstinados y están ahí. Hay un fracaso de la política de suelo y de la política de vivienda, aun cuando se hayan hecho viviendas; hay un fracaso de modelo y entonces resultan absurdo encastillarse en lo que constituye un fracaso para defender los preceptos de una ley, no tiene ningún sentido.

Esto no es un problema de partido, haya o no diferencias ideológicas, que desde luego que las hay. El problema de la vivienda es un problema de modelo de convivencia y creo que todos deberíamos estar interesados en resolverlo. Hagamos la reflexión pertinente y el esfuerzo posible para que en España, que tiene unas condiciones inmejorables para que haya suelo edificable y para que la vivienda sea barata, haya viviendas asequibles, sobre todo para los jóvenes que difícilmente pueden abandonar el domicilio familiar, precisamente, entre otras causas, por falta de vivienda, pero no discutamos el fracaso final del modelo, porque no tiene ningún sentido. Ese fracaso está ahí y los datos son absolutamente indiscutibles.

Por tanto, iniciar un cierto proceso de cambio, con unas primeras medidas y someter a reflexión la gradual transformación del modelo existente, me parece que es un esfuerzo de pura racionalidad, no ideológico. Lo que no tiene mucho sentido, insisto en ello, es encastillarse en algo que ha producido objetivamente unos resultados negativos.

Dice la señora Narbona que es cuestión de voluntad política aplicar el Texto Refundido de la Ley del Suelo del año 92. Trece años de voluntad política han conducido al resultado que conocemos. Creo que es difícil discutir que es absolutamente imprescindible iniciar determinadas medidas de reforma estructural en la política de suelo para obtener viviendas asequibles.

El portavoz del Grupo Popular ya ha contestado a la asignación de los fondos que existen en el Ministerio a través del convenio con las entidades financieras para subvencionar los tipos de interés. En estos momentos quedan por licitar, única y exclusivamente, 183.000 de un total de 687.000 millones.

No puedo contestar a alguna de las preguntas concretas que me ha hecho la señora Narbona, en particular cómo afecta el recorte a las inversiones en función de los distintos territorios o de las distintas comunidades autónomas. Podré establecer todo un sistema de prioridades en el momento en que conozcan la cifra global de inversión de que podrá disponer este Departamento para el año 1997. Lo que sí puedo decir en estos momentos es que los ajustes realizados, tanto por el Gobierno socialista, en primer término, como por el Gobierno del Partido Popular, después, permiten mantener en ejecución todo lo que actualmente está en ejecución y programado para ejecutar. En cuanto el Ministerio de Economía y Hacienda apruebe la distribución del ajuste que le hemos propuesto, podré especificar la capacidad de licitación que tendrá el Ministerio hasta finales de año.

En lo que afecta a las telecomunicaciones, agradezco también el tono que ha utilizado el señor García-Arreciado

en su exposición. Debo decirle que no creo que haya habido en la oposición del Partido Popular ningún tipo de hostilidad contra el poder, creo que se ha ejercido una oposición como debe ejercerse en un país democrático, teniendo en cuenta que las circunstancias por las que ha atravesado este país en los últimos años no tienen parangón en ningún país occidental. Si tuviéramos la objetividad de valorar esas circunstancias se vería por qué la oposición que ha ejercido el Partido Popular ha sido como exactamente ha tenido que ser.

Se ha referido al servicio universal y a la exigencia de una cierta presencia pública. Todo servicio universal requiere, en cierto modo, una garantía pública más que una presencia pública. Lo importante es cómo se articula esa garantía pública. Se traduzca o no en presencia física efectiva o material pública tiene menor importancia. Estoy totalmente de acuerdo con S. S. en que es absolutamente imprescindible una garantía pública, garantía pública que tiene que estar en las leyes. Por eso hacía referencia a que en la próxima ley de telecomunicaciones deberá figurar esa garantía pública por la que deberá presentarse, en todo caso, el servicio universal, tanto el que calificamos ahora como servicio universal, que es el de telefonía básica, como el que pueda resultar de la evolución del conjunto de servicios de telecomunicaciones, algunos de los cuales pueden llegar, a mi juicio, a ser de extraordinaria importancia para la cohesión territorial y para la cohesión económica y social de España.

No me he pronunciado sobre la fecha de la liberalización. Creo que el señor García-Arreciado recordará que la Ley que patrocinó su Gobierno en la legislatura anterior, en su disposición transitoria segunda dice exactamente lo que a continuación leo: «Servicio telefónico básico. A partir del 1 de enero de 1998, los operadores de cable podrán prestar el servicio telefónico básico previa obtención del correspondiente título habilitante, de acuerdo con la normativa vigente en ese momento.» Su señoría sabe que este precepto no ha sido modificado. Su señoría sabe, por tanto, que este precepto continúa en vigor. Lo demás depende de las conversaciones que tengamos con Bruselas en los próximos días.

Con referencia a Telefónica y al futuro papel de Telefónica, tengo que decir que comparto la valoración que hace S. S. de Telefónica, y le puedo asegurar lo siguiente. El objetivo del Gobierno del Partido Popular, y como parte de él de este Departamento, es conseguir que cuando se produzca la plena liberalización haya dos núcleos fuertes de capital español, con sus correspondientes alianzas internacionales, que operen en el mercado nacional, que dejará de serlo, y que operen en el mercado internacional, que será probablemente el único realmente existente en materia de telecomunicaciones; y que toda la política de este Departamento va guiada a fortalecer la presencia de capital español, que es lo que garantizará nuestra presencia en un mundo extraordinariamente competitivo y es lo que garantizará que se incorpore permanentemente a España tecnología moderna, tecnología de última generación en el terreno de las telecomunicaciones que, como S. S. sabe mu-

cho mejor que yo, evoluciona con una extraordinaria rapidez. Ese es el objetivo.

Pero fíjese lo que le digo. En estos momentos nosotros creemos que ayudamos a Telefónica forzándola a competir. Telefónica todavía no ha hecho una auditoría de costes, y es absolutamente imprescindible —y pongo énfasis en la expresión— que Telefónica haga una auditoría de costes, porque solamente con conocimiento de sus costes reales sabremos si está en condiciones de competir, tanto en el mercado nacional, una vez liberalizado, como en el mercado internacional. Es absolutamente imprescindible. Si nosotros logramos de alguna manera incitar a Telefónica a que ajuste sus costes, estaremos favoreciendo la viabilidad futura de Telefónica y su capacidad para competir en un mercado internacional.

Las limitaciones que nosotros hemos introducido en el real decreto-ley para la actuación de Telefónica son más bien limitaciones modestas y están inspiradas por el propósito que acabo de señalar de incitar a Telefónica a que se ajuste a un esquema de competencia al que, a nuestro juicio, todavía no está ajustada dentro del territorio nacional.

En lo que afecta a la Comisión reguladora del mercado de telecomunicaciones, debo recordar a S. S. que sí está en nuestro programa electoral y que, por consiguiente, no solamente hemos empezado a cumplir ese compromiso con esa delimitación de la Comisión, o esa definición provisional de la Comisión que hemos hecho en el decreto-ley, sino que, además, cumplimos con uno de los requerimientos de la legislación comunitaria. En todo caso, está en la naturaleza del mercado de las telecomunicaciones la necesidad de un órgano arbitral de alta cualificación técnica y de gran prestigio para que los arbitrajes que ha de realizar y las funciones que debe desempeñar pueda hacerlos con eficacia, con credibilidad y con legitimación.

En relación con el segundo operador S. S. me pregunta por qué se va a impedir la participación del BBV y de La Caixa. Debo decirle que parece lógico que si estamos en una fase de transición y hemos trazado un modelo que tendrá breve vigencia en el tiempo, en el que operará un segundo operador nacional, no parece que tenga mucha racionalidad que el capital del primer operador coincida, en todo o en parte, con el capital del segundo operador. De lo que se trata es de favorecer que otra parte de capital español que desea invertir en el sector de telecomunicaciones, si cumple con los requisitos que se establecerán en el pliego de condiciones del concurso, pueda producir esa inversión que será, en todo caso, una inversión positiva, porque también contribuirá al crecimiento de la economía. Esa es otra de las razones adicionales por las cuales el segundo operador nacional va a tratar de dar cauce a la inversión de otras empresas de capital español que desean estar presentes en el sector de las telecomunicaciones.

Formula S. S. una última pregunta —lamento tener que decirlo— que me parece ofensiva. ¿Quién ha hecho el real decreto-ley? El real decreto-ley se ha hecho en el Departamento y estoy en condiciones de demostrar a S. S. que ese real decreto-ley recoge todo lo que está en el programa electoral. Ese real decreto-ley es perfectamente compatible con lo que dice el programa electoral del Partido Popular.

Le puedo asegurar que se ha redactado, bajo mi dirección, por los servicios técnicos del Departamento. Creo que su inspiración y sus líneas directrices, que me he permitido explicar y sobre las cuales tendremos ocasión de debatir en mayor medida cuando se produzca la sesión de convalidación del real decreto-ley, lo pondrán de relieve.

El señor Fernández, de Izquierda Unida —cuyo tono también quiero agradecer—, hace una reflexión sobre el recorte presupuestario a la que creo haber contestado. Creo que toda política de ajuste presupuestario, cuando afecta a la inversión pública, tiene un límite que no se puede sobrepasar, porque de hacerlo así, quedarían afectados los fondos comunitarios y se podrían producir efectos negativos sobre el empleo. Solicita S. S. que hagamos lo posible por diversificar la contratación. Comparto esa línea, así he tenido ocasión de hablarlo con los representantes del sector de la construcción, en la medida en que es posible y razonable. Hay pequeñas y medianas empresas que tienen una cierta capacidad de obra pública y nosotros vamos a procurar que participen, por tanto, en los programas de inversiones del Departamento. Por el contrario, hay determinado tipo de obras que solamente pueden realizar las grandes empresas. Debo decir que España tiene la fortuna de gozar de una buena industria de la construcción, competitiva con éxito y con ventaja en los mercados internacionales. Por tanto, tenemos interés en proteger esa industria que crea muchos puestos de trabajo y que moviliza mucha inversión.

Yo no he hablado de peaje en la sombra. La movilización de capital privado para ser invertido en infraestructuras no conduce necesariamente a la introducción del sistema de peaje en la sombra. Yo creo, por el contrario, que es un sistema distinto. Probablemente el sistema más obvio es el que consiste en las concesiones de autopistas de peaje. El grupo de trabajo que he constituido en el Ministerio tiene actualmente en estudio la necesaria modificación de la legislación que actualmente regula las concesiones de autopistas de peaje porque es una legislación anticuada, poco flexible, excesivamente rígida, que probablemente no sea eficaz para canalizar la construcción de autopistas de peaje. Debo decirle que los tramos de autopista de peaje que potencialmente se contemplan son, por su propia naturaleza, tramos breves de autopistas. El objetivo esencial —insisto una vez más— es movilizar inversión y favorecer el crecimiento de la economía, es decir, la prioridad no es construir las infraestructuras, pero si además las construimos, mejor para los ciudadanos españoles.

Suelo y vivienda. Su línea de reflexión es parecida a la de la portavoz del Grupo Socialista. Le voy a poner a S. S. en una disyuntiva. Como toda disyuntiva, de alguna manera distorsiona la realidad, pero no deja de ser en el fondo real. Tenemos que optar o por cumplir las garantías de acceso a la vivienda, constitucionalmente proclamadas, o por proteger los derechos de los ayuntamientos. Si yo tengo que optar entre garantizar el derecho a la vivienda y garantizar determinado tipo de ingresos a los ayuntamientos, opto por garantizar el derecho a la vivienda. Lo tengo absolutamente claro. Y como en la situación en la que estamos, de carestía de suelo y de escasez de vivienda, hay que

asumir alguna opción, naturalmente que resultarán perjudicados —entre comillas— los ingresos de los ayuntamientos que se obtienen a través de las cesiones, pero el derecho a la vivienda considero que es prioritario y creo que esa reflexión S. S. la comparte conmigo. En el ansia de criticar al Gobierno, poner el énfasis sobre los ingresos de los ayuntamientos, me parece que va en perjuicio del derecho al acceso a la vivienda, que debe ser una prioridad —creo— de todos los grupos parlamentarios. No le quepa la menor duda a S. S., en la situación de escasez en la que estamos, hay que optar. No digo que tenga que ser una opción pura, lo que quiero decir es que hay que tomar una opción y al iniciar una opción me inclino por garantizar, en la mayor medida posible, el acceso a una vivienda digna.

Transparencia en la contratación. Yo le voy a pedir a S. S. que en este orden de cosas lleve hasta sus últimas consecuencias su capacidad de control como grupo parlamentario. Todo lo que S. S. presione sobre el proceso de contratación a mí me ayudará para establecer reglas internas que aseguren, en la mayor medida posible, la transparencia en la contratación. Me ayudará, entre otras cosas, a modificar los baremos que se insertan en los pliegos de condiciones para realizar las adjudicaciones. Desde mi perspectiva será bienvenida toda la presión que quiera ejercer S. S. en aras de la transparencia del proceso de adjudicaciones.

Me traslada S. S. un cierto lamento respecto de la división del Departamento y de lo que supone pérdida de competencias en área del medio ambiente y en el llamado ciclo del agua. Debo decirle, después de haber experimentado lo que supone el actual Ministerio de Fomento, que agradezco en el alma esa división y que, desde luego, me produce un cierto respeto la capacidad de trabajo de mi antecesor cuando tenía esos sectores, el ciclo del agua más el medio ambiente, bajo su gestión.

Este Departamento es un reto intelectual para cualquiera que se sienta en el sillón de Ministro y es un reto de gestión. Yo he asumido ambos retos, tanto el reto intelectual, que supone afrontar sectores nuevos para mí como es todo el sector de telecomunicaciones que lleva implícita la innovación, y como también un reto de gestión eficaz para que los Presupuestos del Estado se gasten de manera eficiente al servicio de los ciudadanos.

Se ha referido al Plan Director de Infraestructuras y tengo que insistir en que sigue siendo un elemento valioso. Es verdad que la inversión en carreteras ha tenido y va a seguir teniendo mayor importancia en España. Probablemente nuestra orografía impone ese resultado a la hora de programar la inversión pública. Compartiría con usted una reflexión: la necesidad de apoyar en todo lo que se pueda a aquella parte de la industria española que aporta una tecnología enormemente respetable, como es la tecnología del tren Talgo. Le puedo asegurar que desde el Ministerio de Fomento se ayudará a que el mayor número posible de trenes Talgo circule por las vías españolas. Como sabe, la industria española del Talgo tiene una limitación, cual es que no tiene resuelto el problema de la tracción. Según mis informaciones, está en conversaciones para resolver ese problema, con el fin de poder concurrir, con posibilidades de éxito, a los concursos que habrán de convocarse en el

futuro sobre material ferroviario y muy en particular en todo lo que afecta a la alta velocidad y a la velocidad alta en la programación de inversiones prevista en el Plan Director de Infraestructuras y que habrá que realizar en el inmediato futuro.

No estoy en condiciones de responderle a sus preguntas sobre inversiones concretas. Es evidente que necesito saber la cifra de inversión global para el presupuesto del año que viene.

Sí querría, porque ya se ha dado a los medios de comunicación, hacer referencia particular a la variante de Guadarrama. Esta variante afecta en mayor medida que otras obras a la seguridad de las personas. Los constantes accidentes que se producen en la travesía de Guadarrama exigen una medida urgente. Esa medida urgente la vamos a poner en marcha mediante un convenio con la autopista concesionaria, con objeto de que los camiones, en bajada, puedan circular por la autopista y no atravesar el pueblo de Guadarrama. Vamos a licitar la variante, con las posibilidades que tengamos, en el tramo que queda para concluir el año, con el fin de que aproximadamente en un plazo de tres años pueda inaugurarse, porque son ya muchos los accidentes que se han producido con víctimas humanas en ese pueblo.

Estoy de acuerdo en que debemos hacer un esfuerzo para favorecer y potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril. Dada la orografía española y las características del transporte de mercancías, el ferrocarril es el medio adecuado. Vamos a intentar mejorar en todo lo que se pueda la gestión de Renfe y ése es el encargo que tiene su nuevo presidente. Haremos las reformas legales que sean precisas para mejorar todo lo que afecta al ámbito del transporte y para conducir, con la necesaria capacidad para defender los intereses españoles, el proceso de liberalización que se nos viene encima en todos los ámbitos del transporte como consecuencia de la legislación comunitaria. Hay que tener en cuenta que tanto el transporte por carretera, como el marítimo o el aéreo tienen fechas próximas de liberalización que van a exigir algunas reformas legales.

Esas son exclusivamente las reformas legales que contemplamos en el ámbito del transporte.

En lo que afecta a la venta de Sintel debo darle la información siguiente: la venta se llevó a cabo por el anterior Gobierno, fue una operación mercantil absolutamente normal entre dos empresas y en el contrato de compraventa se mantuvieron determinadas condiciones para asegurar el volumen de facturación y para mantener el nivel de empleo. Por tanto, se trata de una operación absolutamente normal en la actual circunstancia española.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, le ruego que vaya terminando.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchísimas gracias, señor Sedó, por su intervención y por las líneas de coincidencia manifestadas.

Es un reto mover la economía productiva, lo es en particular para este Departamento y vamos a hacer todo lo po-

sible para que la economía productiva se mueva tanto vía inversión pública como inversión privada.

En la reunión que mantuve con la Asociación de Consultorías de Ingeniería Civil me comprometí a analizar los baremos que se están utilizando para realizar las adjudicaciones de los proyectos y he dado instrucciones para que se objetiven al máximo porque, efectivamente, los porcentajes de adjudicación son estadísticamente significativos. Desde esa perspectiva, creo que se introducirá una vía de corrección y, como tuve ocasión de decirles a los directivos de la Asociación, espero que al término de esta legislatura las estadísticas sean más favorables.

En relación con la disminución del IVA sobre el peaje de las autopistas, debo decir que está recogido en nuestros acuerdos políticos. Como sabe, hay alguna limitación en la legislación comunitaria. Habría que transformar la naturaleza del peaje. Según tengo entendido, lo que ha hecho Francia es transformar el peaje en una tasa, con lo cual ha podido reducir ese porcentaje. Esa es una cuestión que está en el ámbito de nuestros acuerdos y entre ambos grupos parlamentarios se encontrará la solución adecuada para poder cumplirlos.

Respecto al Plan Puente, todos los proyectos están actualmente en marcha y de lo que queda pendiente de licitación podré darle información en cuanto el ajuste presupuestario sea aprobado por el Ministerio de Economía y Hacienda en lo que afecta a la redistribución de este Departamento.

En cuanto al capital privado, he hecho sobrada referencia a su necesaria movilización. Sé que no va a ser fácil, sé que exige rentabilidad, sé que las obras posibles a las que el capital privado puede participar no son muchas, pero de eso se trata. El objetivo fundamental, como digo, es el crecimiento de la economía.

Es posible que haya que modificar algunos aspectos del proyecto del AVE Madrid-Barcelona y las informaciones técnicas iniciales que tengo coinciden en parte con lo que S. S. ha expuesto. También he contestado a la pregunta de la venta de Sintel al responder al representante de Izquierda Unida.

En relación con la intervención del señor Recoder, en lo que afecta a suelo y vivienda, comparto todas las líneas de su exposición. El objetivo básico es poner suelo en el mercado. Dígase lo que se diga, no hay suelo en el mercado y las cesiones obligatorias a los ayuntamientos no favorecen la colocación de suelo en el mercado. Por tanto, comparto esa reflexión. No puedo menos que congratularme por todas las referencias que ha hecho en lo que se refiere a las viviendas de alquiler, a la rehabilitación, al intento de reducir la participación del esfuerzo familiar en la adquisición de viviendas y a la coincidencia en lo que afecta a las medidas fiscales, que trataremos de poner en marcha en la medida en que lo permita el cumplimiento del objetivo de déficit.

Habremos de realizar algunas modificaciones legales en la Ley de Ordenación de la Edificación, que ya tenemos previstas, así como en la Ley de Propiedad Horizontal, para completar el ciclo de reformas legislativas.

Telecomunicaciones. De hecho estamos realizando una liberalización controlada. Comparto el objetivo de no per-

judicar a las empresas españolas, de eso justamente se trata. Vamos a poder aprobar el reglamento de la Ley del cable, por lo menos enviarlo al Consejo de Estado en breve plazo. De efectuar alguna modificación en la Ley de Televisión por Cable se hará siempre en la línea liberalizadora de mayor diversidad y pluralidad en el ámbito de las televisiones locales.

Al señor Rivero, de Coalición Canaria, he de manifestarle igualmente mi gratitud por su intervención y por el tono de la misma. Específicamente le puedo decir que en este Ministro va a encontrar una constante comprensión por las peculiaridades canarias a las que S. S. se ha referido. Son peculiaridades que comparto con mis compañeros del partido en Canarias desde hace mucho tiempo, las hemos comentado muchas veces, tendremos ocasión de debatirlas y analizarlas en las reuniones que habremos de tener entre los dos grupos parlamentarios para el cumplimiento de nuestros acuerdos, y me congratulo por su coincidencia en la reforma de la legislación de puertos. No tengo ningún inconveniente en que empecemos a estudiar la posibilidad de un convenio-marco en el que insertar todo el proceso de inversión que se desprende de nuestros acuerdos como grupos parlamentarios.

Agradezco igualmente la intervención del señor Rodríguez Sánchez, del Grupo Mixto, y debo decirle que los accesos a Galicia, si las informaciones que me transmiten los servicios técnicos son correctas —y creo que lo son por su altísima cualificación técnica—, deberán estar prácticamente concluidos en 1998, salvo en lo que afecta a los tramos de Piedrafita. Lo dije al contestar una pregunta hace unas semanas en el Pleno de la Cámara: los cinco tramos que integran el trazado de la autovía por Piedrafita son de una altísima complicación técnica, exigen una elevada inversión y van a llevar más tiempo. Por tanto, irán algo más lejos del año 1998. Pero si la cifra global de inversión del presupuesto de 1997 lo permite yo sacaré a licitación los cinco tramos del puerto de Piedrafita para acelerar, en la medida de lo posible, todo el proceso de decisión administrativa que conduzca al inicio de las obras.

No va a haber peaje para las autovías, que no quede la mínima duda en este terreno: no habrá peaje para las autovías. Los tramos de peaje previstos son para tramos de autopistas que se explotarán en régimen de concesión administrativa. Por tanto, ninguna autovía de las que están actualmente en ejecución y en programación hasta completar la red de autovías estará sujeta a peaje. Eso no obsta para que la sociedad española deba afrontar un debate, y es cómo se financian los gastos de mantenimiento de las autovías a medio y largo plazo cuando la red esté completada. En estos momentos yo les debo decir que la partida del Ministerio de Obras Públicas para gastos de mantenimiento y conservación asciende a 80.000 millones de pesetas; cuando esté completa la red de autovías superará probablemente los 100.000 millones de pesetas anuales solamente en gastos de conservación y mantenimiento. Ese es un debate que habrá de afrontar la sociedad española, no es un debate de esta legislatura en todo caso.

En cuanto a las reflexiones que ha hecho al Plan Director de Infraestructuras, comparto con S. S. la potencialidad

del ferrocarril y del transporte de mercancías por ferrocarril. Todavía no conozco en detalle la reflexión que ha hecho sobre la estación de El Ferrol. Buscaré información y, si quiere S. S., en una intervención ulterior podremos hablar en mayor medida de la programación de Renfe en todo lo que afecta al transporte por ferrocarril en Galicia.

En cuanto a la deuda histórica, el concepto puede resultar dialécticamente útil. Yo creo que en un momento de ajuste presupuestario nosotros debemos velar por un objetivo absolutamente esencial, al que ningún Gobierno podría renunciar, y es que todas las inversiones en infraestructuras, tanto las públicas como las privadas que se puedan movilizar, deberán tener un objetivo, que es la cohesión económica y social del territorio nacional. En ese objetivo tiene que estar comprendido necesariamente, por tanto, un mínimo de accesibilidad a aquellos territorios de menor población, si se quiere, o separados por zonas despobladas o por zonas de orografía difícil. Ese es un objetivo irrenunciable de cualquier Gobierno.

Finalmente, en el ámbito de las telecomunicaciones debo decirle que la propia naturaleza del sector impone la actuación de empresas grandes, pero al mismo tiempo abre también una puerta a las empresas pequeñas y medianas en la prestación de servicios, porque la multiplicidad de servicios en el ámbito de las telecomunicaciones, que ya es muy grande, se va a multiplicar en los próximos años probablemente por diez, y justamente en el ámbito de la prestación de servicios en donde pequeñas y medianas empresas van a tener posibilidades de actuar en el sector. Tenga S. S. la seguridad de que en la actuación de este Gobierno habrá pleno respeto siempre a todo lo que afecta a las lenguas y a las culturas de las distintas comunidades y nacionalidades que integran España.

Por último, para no extenderme más en mi intervención, debo agradecer la del señor Ortiz, sus reflexiones y que, como consecuencia de su intervención, haya podido yo obviar algunas contestaciones haciéndola así más breve.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a hacer este turno breve, que, insisto, no es de réplica, lo tiene que hacer un solo Diputado por grupo. Aquí sí debo decir que seré estricto, cinco minutos como máximo, porque eso es lo que hemos pactado en la Junta de Mesa y Portavoces. ¿Quién va a intervenir por el Grupo Socialista?

La señora **NARBONA RUIZ**: Señor Presidente, ¿y si nos comprometemos a sumar entre los dos portavoces cinco minutos?

El señor **PRESIDENTE**: Si se comprometen de verdad a sumar cinco minutos, pueden intervenir los dos, pero cinco minutos. Insisto en que es el acuerdo que tomamos la Mesa y los portavoces.

Señora Narbona, tiene la palabra.

La señora **NARBONA RUIZ**: Muy rápidamente. Señor Ministro, gracias por sus contestaciones, aunque creo que a muchas de las cuestiones que hemos planteado no ha

contestado y en otras lo ha hecho calificando de como fracaso algunos temas.

Me voy a referir sólo a la política de vivienda, porque de la autovía veremos lo que hacen y cómo lo hacen. En política de vivienda quiero decirle que lo que usted llama fracaso del Gobierno socialista en los últimos cuatro años, desde 1992 a 1995, ha habido un cambio sustancial en cuanto a la disminución del esfuerzo medio en nuestro país de una familia de ingresos medios para comprar una vivienda, por tres factores: en primer lugar, por una política de vivienda que ha conseguido poner en el mercado 600.000 viviendas protegidas en los últimos cuatro años (eso lo han comprendido y valorado los presidentes y consejeros de comunidades autónomas gobernadas por el Partido Popular); 600.000 viviendas en cuatro años es lo mismo que plantean ustedes, 1,2 millones en ocho años. Es exactamente igual. Entiendo que eso no será un fracaso, simplemente es una coincidencia de la que me alegro. En segundo lugar, el precio medio de la vivienda en España desde 1991 ha ralentizado de manera clara su incremento, y ahí tiene los datos del INE. Los precios medios de la vivienda en España desde 1992 aumentan por debajo de la tasa de inflación. Si a esto le unimos que han disminuido de manera muy importante los tipos de interés de los créditos hipotecarios libres, nos encontramos con un dato que también usted puede hallar en estadísticas oficiales: el esfuerzo medio para comprar una vivienda en España ahora mismo es significativamente inferior al de hace cinco años.

Yo espero que sigan ustedes por esa vía. Desde luego, no creo que con el decreto-ley aprobado el otro día vayan por ahí, porque las cesiones de suelo en Cataluña, señor Ministro, en estos momentos ya son el 10 y no el 15, y usted puede comparar las repercusiones de suelo en Cataluña y en el resto de España. El que sean el 10 o el 15 no se traduce en menores precios de la vivienda si se reduce esa cesión. Insisto, en lo que se va a traducir es en una disminución del único suelo que en España tiene un coste tasado, que es el suelo de titularidad pública. Si los ayuntamientos emplean mejor o peor ese patrimonio público de suelo, desde luego ustedes no lo mejoran rebajándolo. Lo podrían mejorar con otras fórmulas, y si, como ha dicho usted antes, lo que le gusta es el caso holandés, donde el 80 por ciento del suelo urbanizable es operado desde el sector público en concertación con el sector privado, garantizando la producción de viviendas asequibles, estoy segura de que estaremos de acuerdo.

Por último, en cuanto a su declaración firme de que no habrá peajes, me alegra que tenga ya tan clara la solución de un problema que es complejo y en el que lo importante no es quién financiará las infraestructuras, sino quién las pagará: las pagarán los ciudadanos vía impuestos o las pagarán los ciudadanos vía peaje. Usted ya afirma que vía peaje no las pagarán los ciudadanos, supongo que están valorando otras opciones de peaje en la sombra o de utilización de Presupuestos Generales del Estado por otra vía, pero entonces volvemos evidentemente a la dificultad de controlar el déficit público. No hay fórmulas mágicas, se-

ñor Ministro, y le deseo en esa materia, de verdad, mucha suerte.

El señor **PRESIDENTE**: señor García-Arreciado, tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Aunque no es mi intención llorar sobre el pasado, porque aquí se viene llorado ya, hay una primera afirmación suya que me sorprende. Eso de que no ha habido hostilidad ciega contra la labor del Gobierno en los dos últimos años de oposición del Partido Popular en su caso casi es verdad, aunque recuerdo una intervención suya.

Le voy a poner un ejemplo: a finales del año anterior el Gobierno propuso a esta Cámara un real decreto-ley que creaba el segundo operador sobre la base de Retevisión, de una filial, Optel. Tuvimos que desistir del proyecto ante la reacción fulminante de inconstitucionalidad y varios argumentos de mucho peso.

Hemos perdido un año, señor Ministro, y ustedes al final han terminado por copiar prácticamente el Real Decreto de 15 de diciembre —creo recordar— del año anterior.

Me alegro que usted me diga que mantiene la fecha de liberalización de servicios finales y de los servicios portadores para el 1 de enero de 1998. Se contradice —permítame que se lo diga— con el mantenimiento del monopolio en Retevisión como servicio portador de los servicios de difusión de televisión hasta 1999. Eso es lo que me ha hecho a mí pensar que podía haber alguna reconsideración en la fecha de liberalización.

Estoy radicalmente conforme con las auditorías de costes en Telefónica, tanto que una de las condiciones que impone la Unión Europea antes de liberalizar la telefonía básica es terminar con las subvenciones cruzadas en el servicio telefónico. En eso estamos desde hace varios años: práctica congelación de las tarifas urbanas, descensos importantes en las interurbanas y, sobre todo, en las internacionales.

Discrepo de usted en que las limitaciones que se han puesto a Telefónica en el real decreto sean modestas. Mantener ociosos durante dos años inversiones de centenares de miles de millones, un millón de kilómetros de cables de fibra óptica en una compañía que utiliza sus redes nueve minutos al día por abonado, me parece que es una medida contraproducente.

Acepto, sin más, su palabra de que en el programa electoral figuraba la creación de la Comisión del mercado de las telecomunicaciones, pero, desde luego, no en el apartado de estas telecomunicaciones que son las páginas 61, 62 y 63 de su programa, al final con nueva mayoría mayoritaria. Estará en otro sitio del programa, yo únicamente me he interesado por esto.

Lamento profundamente que se haya sentido ofendido por una pregunta que le he formulado. Entiendo que se sintiera ofendido si lo hubiera afirmado, pero hay un viejo dicho en mi tierra que dice que preguntar no es ofender. En todo caso, los motivos de ira o de resentimiento de S. S. deberían de ir dirigidos a miembros de su Gobierno que re-

caban para sí, sin estar en el Ministerio de Fomento, la capacidad de dirección de las políticas de telecomunicaciones.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Arreciado, y agradezco que hayan cumplido su promesa de horario.

Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNANDEZ SANCHEZ**: Señor Presidente, voy a empezar por lo que ha dicho el señor Ministro en cuanto a su política de vivienda. Nosotros seguimos sin compartir la exposición que ha hecho en cuanto a intentar financiar la vivienda a costa del recorte de ingreso por esta vía de los ayuntamientos.

Yo le podría indicar cómo dentro de este país hay ejemplos de cómo se abarata el coste de la vivienda sin tener que recortar los ingresos municipales a través de las cesiones de suelo. En Navarra mismo tienen un buen ejemplo a seguir, cómo un Gobierno autónomo pone en el mercado suelo suficiente para evitar la especulación. Es un ejemplo que se podría seguir porque es muy ilustrativo.

El señor Ministro ha hecho una exposición muy suave en cuanto a las medidas que propone, pero de un calado muy lesivo para los ayuntamientos y para los ciudadanos de los municipios. No hay que olvidar que lo que usted propone no va solamente contra las corporaciones, sino que va también contra las entidades locales y los ciudadanos de las mismas.

No le he oído hacer ninguna referencia a evitar la especulación del suelo, a intervenir contra los especuladores, lo ha obviado totalmente cuando estimamos que ahí es donde está la clave de esta problemática. Con sus medidas lo único que va a hacer es disparar las plusvalías en favor de unos pocos, pero no va a conseguir su objetivo de abaratar el precio de la vivienda.

Ya he dicho que usted ha hecho una intervención muy suave en este terreno —lo he oído por aquí a través de otros portavoces que no voy a nombrar—, pero yo creo que se ha hecho un ataque en toda regla contra los ayuntamientos. Se ha hablado de que los ayuntamientos hacen dejación de su derecho al aprovechamiento que fija la ley. Yo creo que eso es muy grave. El que tenga constancia de que esas cosas suceden lo debe denunciar. También ha dicho otro portavoz que los ayuntamientos no deberían tener derecho al 15 ni al 10 por ciento, sino absolutamente a nada. Eso lo van a tener ustedes que explicar a sus propios alcaldes y concejales, porque, desde luego, nosotros sí les vamos a contar a los nuestros la historia para que sepamos qué nos estamos jugando. Yo me he escandalizado bastante al ver de qué manera tan injusta se ha tratado aquí a los ayuntamientos. Grupos políticos que son de autonomías han hecho un embate increíble contra los ayuntamientos, lo cual me parece de una gravedad extrema.

A algunas de las preguntas que le he formulado ha contestado; a otras, no. Comprendo que en un momento así quizá no se pueda contestar a todos, pero esperamos que en el futuro, en cuanto a los recortes presupuestarios, se de-

termine qué autonomías y qué infraestructuras se van a ver afectadas por el recorte.

Me alegro de que coincida en cuanto a diversificar la contratación pública. Le puedo aclarar que los que realizan las obras son los pequeños y medianos empresarios, que son los que cuentan con los medios adecuados. Le puedo asegurar que las grandes empresas a las que usted hacía alusión carecen de ese tipo de medios. Por eso le hacía otra pregunta en relación a si las grandes empresas tienen una plantilla como para realizar ese volumen de obras de alta en la Seguridad Social, porque ahí sí que hay una válvula de escape de ingresos para la Seguridad Social.

Coincidimos plenamente en cuanto a la transparencia de la contratación pública, cosa de la que nos alegramos infinitamente a la vista de los resultados de estos últimos años.

Cuando me he referido a la pérdida de competencia de su Departamento no quería significar la política de aguas. Nos parece muy bien que se haya creado un Ministerio de Medio Ambiente y que la política de aguas vaya a ese Ministerio. Me refería exclusivamente a las infraestructuras que, en cierto modo, tienen una capacidad destructora y Medio Ambiente debería ser el que controlara esa actuación.

Nos ha dicho también que está dispuesto a potenciar el transporte de ferrocarril, pero nosotros nos seguimos preguntando con qué medios. Para mejorar el ferrocarril hay que dotarle como mínimo de presupuesto suficiente, es decir, mantenimiento, renovación de líneas o nuevos trazados que puedan aumentar la velocidad.

En cuanto a la privatización de las inversiones comprendemos que la patronal les está lanzando una ofensiva y un canto de sirena para que una parte de las inversiones públicas quede en manos de las empresas privadas, cosa de la que nosotros diferimos porque de este modo la financiación va a llevar un cierto grado de ocultación del coste real y también puede afectar a los concursos públicos.

Hay una pregunta que me parecía muy interesante y que no ha contestado, no sé si es porque no tiene el dato, y es de qué manera ha afectado el AVE en Andalucía al cierre de líneas. Nosotros tenemos constancia de que en Andalucía se ha producido un gran desmantelamiento de líneas existentes. Nos parecía que era una pregunta clave para ver qué repercusión tiene la alta velocidad en nuestro territorio.

Para concluir, le querría comentar las visitas que están recibiendo de presidentes autonómicos, están haciendo muchas gestiones y están prometiendo muchas obras e infraestructuras. Nos gustaría conocer si esto es compatible con su política de austeridad y de ahorro y si van a poder cumplir lo que de momento van prometiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, simplemente deseo hacer tres matizaciones.

Hace unos doce años, en la administración autonómica catalana me tocaba desempeñar el cargo de director gene-

ral —no era éste el nombre— de las construcciones escolares. En aquellos primeros años después de la democracia, la existencia de unos déficit horrorosos, sobre todo en el cinturón de Barcelona, creaban unas tensiones de ayuntamientos, de asociaciones de padres, profesores y alumnos. Me tocó elaborar un plan cuatrienal, que naturalmente fue discutido y aprobado por la Consellería. En el momento en que se aprobó el plan cuatrienal y se hizo público desaparecieron todas las tensiones, incluso la de aquel señor que quería la escuela para mañana y a lo mejor le tocaba a los cuatro años, porque estaba en el último año del plan. Con un plan-puente se eliminan todas las tensiones puntuales. Sabemos que se paran muchas obras por circunstancias que no tienen nada que ver con que haya habido un cambio de Gobierno. Un plan-puente podría incluir, por ejemplo, la inquietud que se puede crear por el plan delta del Llobregat. En mi ciudad —yo soy de Reus— hay una variante de Reus que ha quedado en estas obras programadas para adjudicar, lo cual provoca tensión. Sumado todo esto, fuerte tensión en el plan-puente. Haga público lo antes posible un calendario, porque si la gente sabe que por circunstancias especiales la obra se aplaza porque no ha podido ser, pero que la obra se realizará, eliminamos tensiones.

En segundo lugar, al referirse a la financiación privada, ha dicho que no solamente es para entrar en infraestructuras, sino en todo el esquema económico y que hay pocos proyectos atractivos. Yo incido nuevamente en que es posible modificar el TGV en estos tramos. Esto es muy importante, porque si este trozo intermedio no puede ser al nivel que tiene que ser, si no damos facilidades será más difícil que sea atractivo a la participación del capital privado.

Respecto a Sintel, ha dicho que fue una operación normal que se hizo con el otro gobierno. Yo he hecho esta pregunta, que también han formulado otros grupos, porque en estos momentos hay mucha inquietud social en medios de comunicación. Sólo sé que esta inquietud se está extendiendo a todos los niveles de la empresa. Se lo digo por si usted cree oportuno actuar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRIGUEZ SANCHEZ**: Muy brevemente. Sólo para formular dos cuestiones concretas. La primera es para aclarar que, cuando puse el ejemplo de El Ferrol, lo hice como paradigma de que pudiera haber negocio, ganancia y competitividad, y sin embargo conducir la política a un callejón sin salida a determinadas áreas geográficas del Estado español. Lo dije, además, como ejemplo sintomático de la situación del ferrocarril en toda Galicia.

En este sentido, me gustaría que me contestase a si existe predisposición en el Gobierno, dentro del PDI, a hacer una serie de actuaciones ferroviarias que conduzcan al mantenimiento del ferrocarril en Galicia, a su impulso y mejora a través de inversiones realistas de carácter plurianual.

La segunda cuestión que quería plantearle es sobre Correos, respecto a si la comunidad autónoma podía participar teniendo en cuenta que se puede mantener la titularidad del Estado. Se trataría de adaptarlo mucho mejor a la realidad geográfica de Galicia y, por supuesto, a todo lo que tiene que ver con el personal, porque dentro de Correos hay un importante personal laboral.

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

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Un minuto, para hacer tres precisiones, con destinatario conocido.

Primera. No es que el Partido Popular quiera hacer política de vivienda a costa de los ayuntamientos. Más bien se trata de lo contrario, de evitar que los ayuntamientos sigan haciendo política fiscal o financiera a costa del urbanismo.

Segunda, más que una precisión, es una aclaración, y no quisiera que tuviera aire de clase de Derecho urbanístico. El suelo puede ser urbano o urbanizable. El urbano se distingue en suelo urbano consolidado y no consolidado. El suelo urbano consolidado es aquel que ya no necesita de ninguna actuación municipal porque está todo hecho, porque no requiere ninguna modificación de planeamiento. No tenía sentido que se mantuviera la cesión del 15 o del 10 por 100 antes, porque faltaría la «ratio legis» de esa cesión, que es que el ayuntamiento va a incurrir en determinados gastos y sistemas generales, dotaciones, etcétera. Es sólo para este suelo urbano consolidado para el cual el real decreto-ley establece que no hay ningún tipo de cesión. Esto es así, artículo 2.º del real decreto-ley.

Tercera aclaración. La reducción del 15 al 10 por 100 en las cesiones afecta al suelo urbanizable —hasta ahora en dos especies, programado y no programado, desde el decreto-ley un solo tipo de suelo urbanizable—, y al suelo urbano no consolidado, es decir, al suelo urbano que necesita de planeamiento urbanístico adicional porque está dentro de una unidad de ejecución, se le mantiene el mismo tiempo de cesión que para el urbanizable, esto es, el 15 por 100 antes y el 10 por 100 ahora, después del decreto-ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estas intervenciones, tiene la palabra el señor Ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Yo trasladaría a la portavoz del Grupo Socialista la siguiente reflexión, que es muy sencilla, que es la pregunta que se debe hacer todo político y, sobre todo, cualquier representante del pueblo como los que están en esta Cámara. Con el actual marco legislativo, ¿resolvemos en un plazo razonable el problema de la vivienda en España?, ¿sí o no?, señora Narbona. Yo creo que sería una osadía, teniendo en cuenta las circunstancias en las que estamos, responder que sí, sería una osadía. Es un problema acuciante de vivienda el que tiene en estos momentos la sociedad española. Pensar que con ese modelo legislativo, con ese marco legislativo, con esa maraña de intervención

administrativa, vamos a resolver el problema de la vivienda en España, que tendría que ser potencialmente un problema soluble por las circunstancias que tiene la geografía nacional, me parece que es ingenuo, por no utilizar otro calificativo.

Lo que someto a la Cámara, ahora y en el futuro, es un proceso de reflexión. Si usted me puede dar datos positivos, qué duda cabe que los hay también, y los va a continuar habiendo. Pero el problema no es si hay datos positivos o no, que los hay, el problema es que esos datos positivos son absolutamente insuficientes para hacer frente a un problema acuciante de vivienda. No estamos con los brazos cruzados, el Gobierno socialista no ha estado con los brazos cruzados, naturalmente que no, señora Narbona. El problema no está ahí, el problema es si somos capaces de encontrar una solución al problema de vivienda en España.

Yo he llegado a la conclusión, provisional, como toda conclusión de cualquier persona que tenga una cierta capacidad de reflexión intelectual, que con el actual marco legislativo, en España no se resuelve el problema de la vivienda y que debemos iniciar un proceso de cambio de ese marco legislativo y, por tanto, de modelo.

Yo he puesto el ejemplo de Holanda, no porque sea un modelo a seguir, sino porque las cifras que da la situación de Holanda en cuanto a densidad de población y a extensión geográfica, ponen de relieve que por una u otra vía el problema es soluble, y nosotros no hemos sido capaces de resolver el problema. Ustedes han tenido trece años de Gobierno y deberían haber podido ofrecer, a mi juicio, unos resultados mejores que los que finalmente han ofrecido en cuanto a la continuidad y existencia de un problema que hoy por hoy, señora Narbona, desgraciadamente, y lo lamento, no está resuelto.

Las autovías no serán de peaje. No lo serán. Si hay algo en lo que tiene que reflexionar la sociedad española es en cómo se financian los gastos de conservación y mantenimiento. Estoy de acuerdo, porque es una reflexión obvia, o paga el usuario o el contribuyente, pero el modelo que hemos elegido —lo eligieron ustedes, aunque el señor Borrell tuvo unas grandes contradicciones y unos problemas de conciencia extraordinarios en este terreno—, que eligieron ustedes, insisto, es hacer las autovías con cargo a los presupuestos generales del Estado. Nosotros vamos a continuar en ese modelo en todo lo que afecta a la ejecución del programa de autovías. Ese es el modelo que se va a aplicar en esta legislatura. Al final, el señor Borrell cedió, concediendo una autopista de peaje. Creo que debería haber concedido más, lo creo así, pero, en todo caso, en lo que afecta a las autovías, asumo el compromiso de que serán autovías que se financiarán con cargo a los presupuestos generales del Estado. Ese es el modelo en el que estamos y hoy por hoy no se va a cambiar.

Real Decreto-ley de segundo operador. Señor García-Arreciado, lo que hace un año o un año y medio no era urgente, ahora lo es. Si ustedes en la anterior legislatura hubieran aprovechado bien el tiempo, no sería necesario ahora lógicamente un Decreto-ley. El problema es que ustedes perdieron algo de tiempo —reconózcamelo— en todo lo que afecta a prevenir, dentro de nuestro propio

marco legislativo, lo que venía ya inducido por la legislación comunitaria. Si hoy estamos presionados por el tiempo es porque nos quedan apenas dieciocho meses para dar respuesta a una exigencia comunitaria; de ahí la necesidad del Decreto-ley. Hace un año o dos las razones de urgencia, en todo caso, no eran tan acuciantes como las que hay ahora.

Los derechos de Retevisión para la emisión por ondas de la televisión. Es un monopolio en todos los países europeos y probablemente en su día se liberalizará, pero no nos lo exige la Unión Europea ni la legislación comunitaria exige en estos momentos liberalizar la emisión de televisión por ondas. Por tanto, hasta 1999 Retevisión conservará ese monopolio, que, por otra parte, como a S. S. no se le oculta, es una fuente de ingresos que puede hacer viable en mayor medida al segundo operador nacional.

Es una cuestión valorativa o de opinión. Pienso que los dos años de plazo de gracia a que está obligada Telefónica para las telecomunicaciones por cable no son particularmente perjudiciales. Si no hubiera ese plazo de gracia, no romperíamos la existencia de un monopolio. No lo romperíamos. De lo que se trata es de incitar a Telefónica a ajustar sus costes. Y hemos sido prudentes en el Real Decreto-ley porque hemos dado a la Comisión reguladora la facultad de rebajar ese plazo, pues no es lo mismo cablear una ciudad como Madrid que cablear una región como Cantabria. Y la Comisión reguladora tendrá, tiene la competencia, cuando se cree, de disminuir ese plazo en todas aquellas demarcaciones en que la disminución de ese plazo sea aconsejable porque se dan ya las condiciones de competencia que permitan a Telefónica no desempeñar un papel excesivamente hegemónico o monopolista de hecho.

Quiero insistir en que el interés en que Telefónica salga adelante con la mayor fortaleza posible lo comparto y, por supuesto, formará parte de los propósitos de este Gobierno.

Señor Fernández, de Izquierda Unida, la especulación del suelo que ha padecido la sociedad española en los últimos años no tiene precedentes. Está claro que todo el intervencionismo de la legislación de suelo no ha podido evitar una ola especulativa. La especulación de suelo tiene otras causas y probablemente el intervencionismo administrativo y la excesiva rigidez, que se traduce finalmente en el terreno de los hechos en una escasez de suelo, es una de las causas de la especulación. Por tanto, claro que no he hablado de la especulación del suelo. Estaba sobreentendido que de lo que se trata es de incrementar la oferta de suelo para evitar la especulación.

Si queremos reducir el precio final de la vivienda mediante el intento de suelo, estamos huyendo de todo propósito o de toda posibilidad de especulación.

Quiero decir en cuanto al Real Decreto-ley que son unas primeras medidas. No se trata de que en ese Real Decreto-ley estén todas las medidas posibles. No. Son unas medidas iniciales que indican un poco el camino que se va a seguir. Y añado, porque debe quedar claro, que el mercado inmobiliario siempre requerirá algún tipo de regulación y algún tipo de intervención administrativa. No es eso lo que se pone en cuestión. No es eso. Lo que se pone en

cuestión es si este modelo regulado por la legislación vigente es suficientemente eficaz para producir suelo abundante y, por tanto, para que el suelo no repercuta en la medida en que repercute actualmente sobre el precio final de la vivienda. Como está claro que los resultados finales no son buenos, vamos a tratar de encontrar otro modelo.

No creo que se cause un perjuicio a los ayuntamientos. Lo que se pone en marcha es un debate sobre cómo deben financiarse los ayuntamientos. Eso es distinto. Pero lo que es absurdo es perjudicar el precio de la vivienda para que los ayuntamientos obtengan ingresos. Porque no le quepa la menor duda, las cesiones de suelo a los ayuntamientos repercuten en el coste final de la vivienda. De eso, repito, no le quepa la menor duda. No digo que suprimiendo la cesión se abarate de entrada el precio de la vivienda, no estoy diciendo eso, pero no hay nadie en este país que sostenga que esas cesiones obligatorias a los ayuntamientos no repercuten sobre el precio final de la vivienda.

Usted me dirá que hay que ser prudentes con la financiación de los ayuntamientos. De acuerdo. Eso nos exigirá a nosotros, como representantes del pueblo español, ver cómo financiamos en el futuro a los ayuntamientos. Lo que es absurdo es financiarlos vía procedimiento administrativo, vía suelo, en perjuicio del acceso a la vivienda.

Sobre el AVE Madrid-Sevilla, yo creo que no ha producido desmantelamientos de los que yo tenga información en estos momentos. Lo que sí me consta es que ha potenciado otras líneas del ferrocarril como, por ejemplo, Huelva-Madrid. Desde esta perspectiva, ha tenido efectos positivos.

Por lo que respecta a las promesas, puede usted repasar todas las declaraciones que he hecho. Verá usted que mis compromisos son escasísimos; escasísimos, repito. No encontrará usted palabras mías. Otra cosa son las palabras que a veces me atribuyen, pero que no he pronunciado. Mis declaraciones han sido escasísimas desde que tomé posesión de este Departamento y no he asumido compromisos concretos prácticamente en ningún terreno. Por rigor; no pretendo hacer gala de nada más. Por rigor. Si estamos en una política de rigor presupuestario, asumir compromisos me parecería absurdo. Sí he declarado prioridades, algunas prioridades, que son obvias y en las cuales no voy a insistir ahora.

Estoy totalmente de acuerdo, señor Sedó, con eliminar tensiones. Una de las grandes virtualidades del Plan Director de Infraestructuras fue que todos aquellos que tenían objetivos en los distintos ámbitos territoriales sobre infra-

estructuras, al verlas insertas en el Plan Director se tranquilizan; las distintas colectividades se tranquilizan. Yo espero poder hacer esa programación en el mes de septiembre en cuanto conozca la cifra de inversión global para el año que viene. Por consiguiente, lo que queda del Plan puente espero también poder traducirlo en forma de prioridades en el mes de septiembre.

Señor Rodríguez, del Grupo Mixto, hay voluntad de contemplar inversiones realistas plurianuales en el terreno del transporte por ferrocarril. Claro que la hay. Creo que es la única manera racional de afrontar inversiones en el terreno de las infraestructuras y en el de los transportes.

En lo que se refiere a Correos, la participación de las comunidades autónomas en la gestión no está prevista. ¿Por qué? Quizá convendría abrir un proceso de reflexión. Yo creo que Correos ha sido desde los tiempos de su iniciación un servicio estatal y la prestación del servicio universal exige, como decía antes, en todo caso una garantía del Estado, y probablemente también la propia gestión del Estado. Yo no tengo una posición de principio en este terreno. Si llegara a la conclusión de que con una participación de las comunidades autónomas en la gestión se podría mejorar la gestión, yo estaría abierto a esa posibilidad. Lo que le puedo decir es que en estos momentos no la tengo contemplada.

Señorías, para concluir les diré que agradezco mucho el tono de sus intervenciones, creo que ha sido una sesión verdaderamente ilustrativa, para mí es enormemente útil; salvadas algunas cuestiones ideológicas, en todo lo que afecta a las infraestructuras y a los transportes nos movemos en cuestiones de alto interés público y, por consiguiente, las posibilidades de coincidencia entre los distintos grupos parlamentarios son muy grandes. Pueden tener la seguridad de que yo buscaré en todo momento esas coincidencias en aras de facilitar todo el proceso de inversión que, en última instancia, beneficia principalmente a los ciudadanos españoles.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Agradeciéndole nuevamente en nombre de toda la Comisión su presencia hoy para comparecer y dar cuenta de la política del Gobierno en su Departamento, se levanta la sesión.

Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.