Año 1983

II Legislatura
Núm. 36

CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sesiones informativas de Comisiones

Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

el jueves, 1 de diciembre de 1983, con asistencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo).

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

PREGUNTA RELATIVA A REDUCCION DE LOS SERVICIOS AEREOS Y MARITIMOS DE CANARIAS CON LA PENINSULA E INTERINSULARES, PRESENTADA POR DON ARTURO ESCUDER CROFT

PREGUNTA RELATIVA A MOTIVOS POR LOS QUE HAN SUSPENDIDO LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL NUEVO PARADOR DE TURISMO EN LA ISLA DE SAN MIGUEL DE LA PALMA, PRESENTADA POR DON ARTURO ESCUDER CROFT

El señor PRESIDENTE (Triginer Fernández): Señoras y señores Diputados, el orden del día de hoy corresponde a dos preguntas efectuadas por el Grupo Popular; la primera de ellas, relativa a la reducción de los servicios aéreos y marítimos de Canarias con la Península e interinsulares, presentada por don Arturo Escuder Croft.

La segunda se refiere a los motivos por los cuales han sido suspendidas las obras de construcción del nuevo Parador de Turismo en la isla de San Miguel de la Palma, presentada también por el mismo Diputado.

Como ustedes saben, estas preguntas se tramitan de acuerdo con el artículo 189, por lo cual, el señor Diputado don Arturo Escuder dispondrá para su intervención de un tiempo máximo de diez minutos, y serán contestadas por el señor Ministro cada una de las preguntas; es decir, una pregunta detrás de la otra. Si el señor Diputado lo considera conveniente, como consecuencia de la intervención del señor Ministro, tendrá la posibilidad de una réplica de cinco minutos.

No habiendo más aclaraciones en cuanto a asuntos de trámite, voy a dar la palabra al señor Diputado que ha formulado las preguntas para que pueda llevar a cabo su intervención.

Tiene la palabra el señor Escuder.

El señor ESCUDER CROFT: Antes de empezar mi intervención desearía hacer una aclaración de conceptos. El Reglamento dice: «... tras la escueta formulación de la pregunta por el Diputado...», párrafo 3 del artículo 188. Me va a sobrar tiempo, pero es que, según el Reglamento, tengo que formular escuetamente la pregunta y después intervenir.

El señor PRESIDENTE: Me parece que se refiere a otro tipo de preguntas, a las que se formulan en el Pleno.

El señor ESCUDER CROFT: Según el artículo 189.2: «Se tramitarán conforme a lo establecido en el apartado 3 del artículo anterior», en Comisión.

El señor PRESIDENTE: Con la particularidad de que las primeras intervenciones serán por un tiempo de diez minutos.

El señor ESCUDER CROFT: Efectivamente, después de que se me conteste tengo diez minutos.

Para no alargar ni la exposición ni la réplica, formularé escuetamente la primera pregunta: ¿Considera el señor Ministro que las reducciones de los servicios aéreos y marítimos de Canarias con la Península e interinsulares pueden ser justificadas, como públicamente se ha hecho, sólo por razones económicas de muy dudosa demostración?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Escuder.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, la formulación que hace S. S. en relación con la pregunta, tal como estaba planteada, es la de una valoración, que pide al Ministro responsable, sobre si la reducción se ha hecho justificadamente, y yo entiendo que hay que considerar la cuestión en relación con el servicio que se presta.

En este sentido quiero hacer una aclaración previa, y es que el Gobierno es consciente de la importancia del hecho insular consagrado en la Constitución, así como de que el sistema que existía anteriormente planteaba una serie de problemas en relación con las lógicas subvenciones, en los Presupuestos Generales del Estado, relativas a tráficos que en muchos casos se habían originado por razones históricas, que no estaban debidamente justificadas —y esto se podría admitir, ya que el transporte es un sector enormemente versátil y cambiante— y que podían conducir a cambios de preferencias o a cambios de rutas.

Desde este punto de vista hemos elaborado una política de transportes con un criterio intermodal, que creo que es una novedad, y hemos adoptado dos medidas que creo importante poner de relieve.

Por una parte, entendemos que es importante que nuestra política se elabore en relación con las Comunidades Autónomas afectadas, que básicamente son Canarias y Baleares, y en el caso concreto de Canarias —y lo señalo, porque no fue una iniciativa del Gobierno de la nación, sino del Gobierno canario—, con relación a la cumbre que allí se celebró el día 15 de noviembre, no sólo participó en ella el Ministerio con la presencia concreta del Subsecretario y mi asesor ejecutivo en materia de transportes, sino que, además, el Presidente de las compañías Iberia y Aviaco —cargo que coincide en estos momentos en la misma persona— y el presidente de la Compañía Trasmediterránea también asistieron.

Creo que esto tiene una gran importancia, porque empieza a reflejar una nueva manera de hacer las cosas; es decir, discutir directamente con los responsables políticos de la Comunidad Autónoma cuál debe ser la mejor cobertura de servicios y cómo se tiene que hacer el transporte, no sólo entre las islas y la Península, sino también con relación al tráfico interinsular.

El segundo elemento importante es que, tras examinar este problema y después de concluir los Presupuestos de 1983, yo tomé la decisión de encargar algo que ahora explicaré al Instituto de Estudios de Transporte, que es un Instituto que depende del Ministerio a través de la Subsecretaría, pero que, aun siendo un ente administrativo, tiene un prestigio bastante merecido, y lo digo sin rubor, porque ya existía antes de que yo fuera nombrado Ministro. Este Instituto ha iniciado un estudio sobre cuál es la situación de toda la política de subvenciones llevada a cabo hasta ahora en relación con los archipiélagos, y me parece que esto también es enormemente importante.

Quiero señalar de paso que en estos momentos, el Instituto, en relación con las Comunidades Autónomas, está elaborando la mayor parte de los planes directores de transporte de las Comunidades Autónomas peninsulares, y entiendo que para poder hablar con una cierta racionalidad en un momento en el que se pretenda dar una visión global del problema, lo mejor es que éste se estudie, se considere conjuntamente por primera vez y se obtenga un banco de datos suficiente. En este sentido, me entrevisté con los presidentes de las compañías a finales de septiembre, tanto el de Iberia como el de la Trasmediterránea, les pedí su colaboración activa, y el estudio está avanzando en el Instituto, de forma que esperamos tener conclusiones definitivas para el próximo mes de febrero, con un primer adelanto de trabajo que queremos poner a disposición de los responsables de las Comunidades.

Les apunto esto, porque creo que son dos elementos importantes que nos pueden permitir hablar con mayor racionalidad, porque incluso en la elaboración de este Presupuesto he escuchado algunas observaciones en relación con problemas de subvención al transporte y las islas. Hace poco realicé una intervención en el Senado en la que esbocé un primer avance, desde el punto de vista de subvenciones, que, aunque no es el problema que se plantea hoy aquí, realmente me preocupa, porque contrastar las cifras y ver las cosas con detalle es importante.

Es decir, creo que por parte del Gobierno existen dos elementos nuevos. En primer lugar, tener en cuenta en la elaboración de la política criterios intermodales, criterios de servicio a los archipiélagos y, en segundo lugar, que podamos disponer de material suficiente, dentro siempre de las discusiones sobre rentabilidad que se puedan dar, y no sólo en el sector público, sino también en el privado, porque hay que ver cómo se emplean los criterios para poder tener un banco de datos suficiente y para poder contrastar, desde un punto de vista científico y profesional, las opiniones.

Dicho esto, entramos en el examen concreto del tema, que tiene que ser bastante pormenorizado, y me va a perdonar S. S., porque voy a tener que hacer una exposición

un poco larga y pesada; he traído incluso gráficos y mapas para poder explicar todo con más detalle y mostrar las relaciones entre la Península y el archipiélago canario, así como el tráfico interinsular canario. Sobre esa base, se han tomado una serie de decisiones este año que, desde el punto de vista del Ministerio, que no las adopta, porque las empresas tienen autonomía de gestión y la responsabilidad del Ministerio es que se cubran los servicios mínimos, están justificadas y no son definitivas, y esto me parece importante, porque en transporte, uno de los elementos a los que nos tenemos que acostumbrar es la versatilidad, la modificación de las condiciones de transporte, en función del momento y de las necesidades que puede generar una cierta demanda, teniendo en cuenta, además, que las demandas, sobre todo en el caso turístico, pueden tener un cierto carácter estacional.

Concretamente en Canarias, en lo que a servicios marítimos se refiere, se ha reducido un 0,5 por ciento de rotación semanal durante la época de servicios intensivos, y la razón ha sido extender las escalas al puerto de Arrecife de Lanzarote, manteniendo así directamente unido este puerto con la Península. Esta unión ha sido reiteradamente solicitada por las autoridades locales y por el Cabildo Insular, puesto que con ello es posible la realización de minicruceros turísticos entre los puertos de Arrecife de Lanzarote, La Palma y Tenerife.

En relación con los minicruceros, a mí me parece muy importante que la Compañía Trasmediterránea los haga, y yo les animo a ello, porque creo que las compañías deben tener una dinámica comercial; pero, en principio, este tipo de actividad no forma parte de los servicios mínimos esenciales; es una cuestión muy interesante desde todos los puntos de vista, pero no es la actividad esencial de una línea de soberanía.

Por otra parte, ha habido una reducción en los servicios interinsulares, que se ha visto originada por la necesidad de retirar un buque tipo canguro del servicio interinsular canario, y ello no ha sido motivado únicamente por razones económicas, sino también por la escasez de la actual flota de Trasmediterránea. Creo que hay que señalar que, por una parte, está el accidente que sufrió en Baleares el buque «Ciudad de Sevilla» y el retraso que ha sufrido la entrega por parte de la Unión Naval de Levante de otro buque del mismo tipo, el «Ciudad de Valencia» y, por otro lado, la necesidad de cubrir con cierta suficiencia otras líneas como la existente, por ejemplo, entre la Península y Melilla, que hasta este momento estaba cubierta por barcos absolutamente obsoletos que con cierta frecuencia dejaban incomunicada la ciudad.

A este respecto quiero señalar —porque siempre se hace la comparación— que también se han suprimido líneas entre la Península y Baleares; por ejemplo, la línea Alicante-Ibiza-Palma. Le podría traer un «dossier» completísimo sobre las protestas que ello ha originado, pero creo que las tiene usted también.

Dentro del plan de reestructuración de los servicios de la Compañía Trasmediterránea y de la necesidad de reducir gastos en la empresa pública, dado los costes actuales de los sistemas de transporte, se ha tenido que acudir a esta solución en tanto no se disponga de las dos nuevas unidades mencionadas, es decir, la que tiene que salir y la que se está reparando.

Creo que también hay que hacer constar, en relación con la posible versatilidad de servicios, que Trasmediterránea tiene una limitación porque, concretamente, el «Villa de Agaete» y el «Ciudad de La Laguna» son dos «ferries» de origen finlandés que han sido importados de acuerdo con la Ley de Régimen Económico-Fiscal de Canarias y que, por tanto, no podemos traer al tráfico de la Península de acuerdo con la legislación vigente. Es decir, que esto introduce una limitación. Pero es que hay una razón más que se plantea muy a menudo cuando se formulan protestas en relación con los sistemas de transporte y es que el buque retirado, el «Santa Cruz de La Palma» —me parece que es exactamente— tenía una utilización media de entre el 5 y el 10 por ciento de su capacidad de pasaje, y en régimen de minicruceros con la isla de La Palma, su utilización media era de 117 pasajeros una vez a la semana sobre los 1.300 de capacidad máxima del barco. En lo que sí coincido con S. S. en principio y con muchos canarios, es en que el «Santa Cruz de La Palma» es un buque más bonito que los demás, pero el grado de utilización, desde este punto de vista, era enormemente bajo.

Se ha ofrecido por parte de la Dirección General de la Marina Mercante una nueva programación a las autoridades canarias para permitir mantener el mismo número de viajes a la isla de La Palma y, prácticamente, a la de El Hierro, ya que el único viaje suspendido en principio era el que conectaba la isla de El Hierro con el puerto de Los Cristianos, al sur de Tenerife, cuya utilización era —y usted lo sabe muy bien— prácticamente nula. En eso estamos de acuerdo. En tres de las cuatro opciones presentadas se permitía la realización de los minicruceros desde los puertos de Tenerife y Las Palmas al de Santa Cruz de La Palma, manteniendo tres servicios semanales a la isla de El Hierro y tres a la isla de La Palma.

La Consejera de Transportes y Turismo del Gobierno canario, así como los Presidentes de los Cabildos Insulares de El Hierro y de La Palma, del abanico de opciones que les ofrecimos eligieron la opción número uno, con lo cual difícilmente se pueden reanudar los minicruceros, y ello no se corresponde con las protestas originadas en la isla de La Palma por la supresión de dichos minicruceros. Es decir, que, desde este punto de vista, nosotros no hemos adoptado la postura criticada del Gobierno de Madrid que dice que se pongan tales servicios, sino que hemos ofrecido unas opciones, se ha escogido una y nosotros señalamos que eso tiene inconvenientes para los minicruceros. Seguramente es la opción más racional para que los camiones de carga que pueden ir a Tenerife con productos de El Hierro y de La Palma puedan llegar mejor; esto es cierto. Ahora, el problema hay que tratar de equilibrarlo y, sobre todo, nosotros lo estamos haciendo teniendo en cuenta los deseos de los isleños, no solamente del Gobierno canario, sino además tambiénde los de cada isla, lo cual, como usted sabe, complica casi hasta el infinito la solución de los problemas. En fin, hay que hacer frente a ello.

En resumen, la nueva programación permite mantener tres salidas semanales entre la isla de Tenerife y la de La Palma, tres salidas semanales Tenerife-Valverde, en la isla de El Hierro, que son prácticamente, salvo la conexión Valverde-Los Cristianos, las que existían antes de la retirada del buque tipo canguro y, además, una conexión semanal entre Valverde y La Palma, que antes no existía. Hay una disminución de un viaje semanal en la línea Las Palmas-Puerto Rosario-Arrecife y una disminución de 2,5 rotaciones semanales entre Las Palmas-Tenerife, «ferry» cuya utilización es muy escasa, ya que preferentemente se utiliza el «jet-foil», cuyo servicio se mantiene tal y como estaba. Es decir, el «jet-foil» es el servicio que establece la conexión entre el Puerto de La Cruz, de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, que es un servicio con unas características muy modernas en relación con lo que son los barcos tipo «ferry».

Tan pronto como las nuevas unidades de Trasmediterránea puedan entrar en servicio o se decida por la compañía la compra de un nuevo barco o de un barco de segunda mano en el mercado extranjero, se estará en condiciones de reconsiderar la ampliación y mejora de los servicios interinsulares canarios. Además, señalo, en relación con el estudio que esa es una cosa que se puede plantear con una mayor racionalidad.

Por tanto, tenga S. S. la seguridad de que esta decisión ha sido adoptada por la Dirección General como la única posible para atender de momento las necesidades de las comunicaciones marítimas entre los diferentes puertos españoles y con el conocimiento de que no se trata sustancialmente de una mejora de los servicios interinsulares; se ha adoptado la solución menos perjudicial.

En lo que respecta a servicios aéreos, se ha tenido muy en cuenta la excepcional importancia que los mismos tienen para la autonomía canaria. Somos conscientes de que no se puede plantear la cobertura de servicios aéreos para un archipiélago en las mismas condiciones que se puede plantear, por ejemplo, en la Península, con la posibilidad de modos de transporte sustitutivos, y por eso se han adoptado medidas mucho más drásticas en cuanto a reducción de servicios en la Península que en la relación Península-archipiélago canario y en las relaciones interinsulares canarias.

Por ejemplo, para la temporada invierno 1983-1984, la Compañía Iberia ha disminuido la oferta en asientos-kilómetro en la red Península-Canarias sólo un 4 por ciento con respecto a la temporada anterior, y en el caso de vuelos intercanarios hay una disminución del 7,7 por ciento. Sin embargo, en la red peninsular de Iberia, la reducción de oferta para el invierno 1983-1984 es del 10,3 por ciento con respecto a la temporada anterior.

Por otra parte, esto, además, tiene que coincidir con las fórmulas que en algunos casos plantean problemas en relación con los vuelos nocturnos, que en el caso de Tenerife se han arreglado con un cierto adelanto, que permitan el posicionamiento de aeronaves en cabecera para la realización en ciertos vuelos, con ventajas económicas para las líneas aéreas. Es decir, saliendo pronto por la mañana y pudiendo cubrir más tráficos y también incrementar el servicio de transporte aéreo disponible entre las Canarias y la Península.

No sé si les interesará a SS. SS., pero les puedo ampliar un poco el detalle de las conexiones Canarias-Península. He traído un mapa en el que se ve concretamente cuáles son las conexiones entre Canarias y la Península, y pueden ver perfectamente cómo están cubiertas con frecuencias bastante grandes —puedo dar la relación completa, pero alargaría mucho la contestación—: Málaga-Tenerife Sur, Barcelona-Tenerife Sur, Bilbao-Tenerife Sur, Granada-Tenerife Sur, Madrid-Tenerife Sur, Sevilla-Tenerife Sur y Jerez-Tenerife Sur, con una oferta en asientos de ida más vuelta que este año va a ser de 370.000 plazas y que supone una disminución en el número de frecuencias semanales de 106 a 104 este año, o sea, que hay 104 frecuencias en este tramo. En el trayecto Málaga-Arrecife, Sevilla-Arrecife, Madrid-Arrecife se mantienen doce semanales. En el Sevilla-Fuerteventura, dos semanales. En el Málaga-Las Palmas (en adelante todos son a Las Palmas), Barcelona, Bilbao, Granada, Madrid, Sevilla, Valencia, Jerez, se ha pasado de 122 frecuencias semanales a 116, con lo cual, en el total Península-Canarias se pasa de 871.0000 plazas a 836.000 —como vemos, esto está descrito en el mapa—, y de una frecuencia de 242 a 234. Entre la Península y Canarias, según Aviaco, Madrid-Las Palmas de 33.220 ha subido a 33.340 con 14 frecuencias semanales. Esto por lo que respecta al tráfico Península-Canarias.

En el otro mapa figuran los tráficos interinsulares; estos datos se pueden dejar, en principio, a disposición de la Comisión.

Puedo señalar como conclusión, después de manifestar los principios generales, que tanto las reducciones como las modificaciones —se nos admitirá que hemos hecho alguna modificación que puede incluso resultar positiva—, tanto de los servicios marítimos como de los aéreos, se encuentran basadas en gran parte en razones económicas, pero para adoptarlas hemos tenido en cuenta múltiples factores; por ejemplo, la oferta de opciones al Gobierno canario y a los Cabildos en este sentido, considerando la complejidad desde el punto de vista socio-económico y desde el punto de vista de las condiciones de vida y, por último —y creo que es una cuestión que podemos mejorar sustancialmente el año que viene—, teniendo en cuenta que las decisiones que se han tomado hasta ahora para suprimir o mantener líneas históricamente establecidas no han estado apoyadas necesariamente en los suficientes estudios desde el punto de vista del transporte. Precisamente, una de las acciones básicas que está emprendiendo el Ministerio es tratar de aportar ese sustrato de datos que permita tomar decisiones de una manera más justificada.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

El señor Escuder tiene la palabra para réplica a las respuestas formuladas por el señor Ministro.

El señor ESCUDER CROFT: Tengo que mostrar mi agradecimiento, en primer lugar, por lo que ha dicho respecto

al Instituto de Estudios de Transporte, del cual formo parte, y que comparto totalmente.

En segundo lugar, el tema del transporte canario es un tema que nunca se menciona. La problemática del transporte Península-Canarias e interinsular —hablo en este momento del transporte aéreo— se estudió por el Ministerio de Transportes hace aproximadamente tres años. Se hizo un estudio, porque en aquel momento, la idea del Ministerio era la creación de una línea de tercer nivel en Canarias y la mejora de las comunicaciones con la Península en base a las compañías banderas Iberia y Aviaco. En aquel momento se estudió con bastante detenimiento y hubo una serie de reuniones que duraron varias semanas —nos estuvimos reuniendo periódicamente—, con los entonces Presidentes de Iberia, de Aviaco, el Presidente de CASA, los Presidentes de los Cabildos y los Presidentes de las Cámaras de Comercio de ambas provincias. Como consecuencia de aquel estudio, se dedujo que Iberia, en los vuelos interinsulares, estaba usando aviones no adecuados y que los horarios que tenía establecidos tampoco eran los adecuados y que éste era uno de los motivos fundamentales de la baja ocupación. Hablo de hace tres años. Como consecuencia de esta serie de reuniones, se modificaron sensiblemente los horarios de los vuelos interinsulares y los aeropuertos en que operaban. Se da el caso de que el señor Ministro me contestó la semana pasada, y en vuelos interinsulares, en el primer semestre del corriente año, se están obteniendo porcentajes de ocupación del 91, 89, 96, 83 y 94 por ciento —estoy siguiendo la línea de lo que usted me acaba de informar— y en carga, del orden del 80 al 90 por ciento. Pero todavía hoy se da el caso de que en una conexión Tenerife-Arrecife, por ejemplo, se sale de Tenerife Norte y se retorna de Arrecife a Tenerife sólo, y no hay conexión con el mismo aeropuerto ida y vuelta; esto está ocurriendo hoy, con el horario actual, lo que imposibilita, concretamente, los programas turísticos interinsulares, que fueron el origen de los minicruceros que después organizó la Trasmediterránea, por un lado.

Por otro lado, y el señor Ministro me ha contestado varias veces sobre el tema, está el problema de los aparatos con los que se vuela de la Península a Canarias y las razones por las que se utilizan esos aparatos. Me voy a explicar. Señor Ministro, el Presidente de Iberia, muy hábilmente, habla de la oferta de plazas —y es cierto—, pero siempre se olvida del porqué de esa oferta de plazas, de por qué razón están operando con aviones de cabina ancha, por ejemplo, en el vuelo de Tenerife a Las Palmas a mediodía y en el de por la mañana a Madrid. Aunque se sabe exactamente que la demanda no es para un avión de cabina ancha —y lo sabe Iberia, lo sabe el Ministerio y lo sabemos todos los canarios—, se opera con avión de cabina ancha porque a Iberia le interesa a efectos de transportar las flores, las plantas, las mercancías perecederas y poder llegar a conectar con los vuelos europeos, cuando llegan a conectar. Cuando el Ministerio o Iberia evalúan los porcentajes de ocupación de las líneas, tienen en cuenta, efectivamente, cuál es la oferta, y dicen: La ocupación en el viaje Madrid-Las Palmas o Madrid-Tenerife, en el número de vuelo tal, es del 60 por ciento. Esto es cierto, pero lo que no añaden a continuación es que están operando con un Airbus o con un DC-10 no porque sea necesario para la línea ni para los transportes de Canarias, sino porque Iberia, por la eterna batallita del transporte de los vuelos charter de plantas, flores, etcétera —por una serie de motivos políticos, de compañías, etcétera—, hace la oferta de esos aviones para llevar esa mercancía perecedera; aunque, a pesar de los esfuerzos —y reconozco que Iberia los está realizando— por mantener ese servicio, la realidad es que se están quedando las plantas y las flores en Tenerife, porque la semana pasada hubo unos retrasos en los vuelos y no llegaron a conectar con Europa. Es evidente también que la semana pasada o hace un par de semanas se ha llegado a un acuerdo con compañías internacionales, como KLM, etcétera para autorizar el transporte charter.

Me remito a las declaraciones del Presidente de Iberia, que, sistemáticamente, cada vez que comparece en público repite lo de los 2.500 millones de pérdidas en los vuelos Canarias-Península, y cada vez que sale a la luz, con cualquier motivo, vuelve a hablar de los 2.500 millones de pérdida de estos vuelos. Yo quisiera, en primer lugar, que el señor Presidente de Iberia, cuando diga algo lo diga responsablemente; si se pierde dinero es porque se está utilizando un avión que no es el adecuado —y hay estudios en el Ministerio que lo demuestran—, en el sentido de que se sabe exactamente cuál es la demanda en las diferentes horas del día y se están usando aviones mayores que los que realmente requiere esa demanda, lo que no es imputable a ese tráfico, sino a Iberia, por el problema de las mercancías, que es el que siempre se olvida. Que no se diga que el porcentaje de ocupación es bajo, porque el 60 por ciento de ocupación en un Airbus representa, aproximadamente, el 95 por ciento de ocupación en un Boeing 727, que es el que se utiliza en la mayor parte de los vuelos que se están realizando a Canarias.

A mí, como canario —y creo que a todos los canarios—, me duele el hecho de que no se ponga sobre la mesa ese conjunto de circunstancias. Nosotros tenemos, yo diría, la desgracia de estar a 1.000 kilómetros de distancia de la costa y tenemos un costo de insularidad, un costo por ser insulares, aunque se hable de las islas Afortunadas. Seamos sensatos. El señor Presidente de Iberia, en cada una de las declaraciones públicas que hace se refiere a los 2.500 millones de pesetas. Espero, y he solicitado esta información al señor Ministro, que me demuestre dónde y cómo los pierde, y lo voy a analizar con todo cuidado. Creo que está faltando la sensibilidad de poner conjuntamente toda la situación del tráfico Península-Canarias y del tráfico interinsular, porque hay otro problema en el tráfico interinsular que está originando en algunos vuelos baja ocupación, y cuando hablo de baja ocupación en Canarias hablo del 70 ó 75 por ciento. Porque se da el hecho de que coinciden exactamente los horarios de vuelo de Iberia con los horarios —y hablo de vuelos entre las dos islas mayores—, con los horarios del «jet-foil». El «jet-foil» sale de la puerta de la oficina de cualquier empresario de Las Palmas y viene a Tenerife y viceversa, y, en cambio, tiene problemas si el vuelo parte de Tenerife Sur. La reali-

dad es que se mantienen los vuelos interinsulares de Tenerife Sur no por necesidad del mercado canario —y se están produciendo gastos por ello—, sino por el famoso posicionamiento de los aviones en Canarias. Es decir, porque, efectivamente, no se puede volar con un «jet» a la isla del Hierro, La Palma o Fuerteventura, por esa necesidad de circulación de aviones, de tripulación y de retorno a Madrid para ser reparados; hay aviones que salen por la noche vacíos y vuelven, y van a otro aeropuerto simplemente porque es necesario que ese aparato salga al día siguiente por la mañana.

Yo creo —y éste es el sentido de la pregunta— que se está alegando reiteradamente por el señor Presidente de Iberia —y luego hablaré de Trasmediterránea— el tema económico de Canarias. Pero no sólo existe este tema económico, sino también el que usted ha mencionado, que es el tema de la insularidad, que también hay que agilizar.

Pero yéndome ya —para que el señor Presidente no se ponga nervioso— al tema de la Trasmediterránea, el único problema que se ha planteado con Santa Cruz de la Palma es —y lo digo muy brevemente para no alargarme— simple y sencillamente que se habían vendido y repartido, y el señor Ministro es consciente de ello, en toda Europa, porque Trasmediterránea había pedido a las agencias que promocionaran los minicruceros interiores, cientos de miles de folletos, vendiendo los «Tour operator» y vendiendo precisamente ese minicrucero y, de la noche a la mañana, se suspendió. Si esto se hubiera avisado con seis meses de anticipación antes de venderse el paquete turístico habría sido otra cosa. Evidentemente, yo comparto al cien por cien las manifestaciones que ha hecho el señor Ministro en el sentido de que no podemos tener barcos navegando con una ocupación del 5 ó 10 por ciento, pero también, señor Ministro, volvemos al problema de la competencia de empresa pública y empresa privada, ya que en esos mismos tramos hay empresas privadas de transporte de mercancías que están circulando entre islas con una ocupación muy alta y, sin embargo, las bodegas de los barcos de la Trasmediterránea van vacías de mercancías, algún motivo habrá. Yo creo que valdría la pena que el propio Ministerio analizara la situación. Muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Escuder.

El señor Ministro tiene la palabra para contestar.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, habrá podido comprobar el señor Escuder que yo no he hecho referencia a su presencia en el Instituto de Estudios del Transporte porque me parecía una cuestión de elegancia, yo no quería que pudiera parecer que un Diputado de la oposición, que hace su trabajo tan dignamente, está en un órgano que depende, en principio, del Ministerio; pero, en fin, me alegro de que tenga una valoración tan positiva de esta institución.

Entrando en el fondo de la cuestión, yo creo que hay un problema de filosofía; luego hay problemas concretos de modos de transporte. Tiene usted un contencioso con el Presidente de Iberia que yo he escuchado con atención. Entiendo, en principio, que es distinto al papel de un responsable político, y ese es mi caso, al de un gestor de una empresa pública, sobre todo cuando a esa empresa pública la han dejado en una situación tan desastrosa, como es el caso de la Compañía Iberia. Yo creo que el Presidente lo que tiene que hacer ante el Gobierno —y es una de las labores a las que yo le he animado dentro de lo que son mis competencias, porque el Presidente de Iberia depende jerárquicamente del «holding» INI y del Ministerio de Industria y Energía, y también lo he hecho en el seno del Gobierno, y le puedo decir que no más allá de la última Comisión Delegada de Asuntos Económicos— es precisamente —por eso estamos haciendo ese estudio— contemplar y clarificar toda la jungla de subvenciones, porque entiendo que el Presidente de Iberia está en su papel cuando dice: esto cuesta tanto y esto hay que pagarlo. Es un hecho real; es decir, que lo positivo es calcular los costes reales de los transportes y, después, la decisión política, la decisión del Gobierno tiene que ser decir: miren ustedes, hay partes de nuestro territorio que o bien están más alejadas o bien tienen características insulares y el Gobierno, lógicamente, tiene que pagar eso; porque, además, resulta que se imponen precios políticos a las empresas. Y no sólo se imponen a estas empresas precios políticos, sino también unas condiciones de servicio público a través de unas ciertas frecuencias, porque se podría dar el caso, como ocurre hoy con la política de cielos abiertos en otros sitios, que puede haber compañías que pueden ganar dinero, pero que no garantizan las frecuencias que yo he mencionado.

Yo creo que la cuestión se plantea ahí, y lo digo porque he tenido que reflexionar mucho sobre ello estando en un Ministerio que tiene problemas importantes de déficit, que no son sólo problemas de gestión, sino que estos déficit hay que desglosarlos también en obligaciones de servicio público, cargas que se imponen a las compañías, etcétera, y aquí hay que romper con una tradición española, desgraciadamente, y es que se imponían determinadas cargas a las compañías. En el caso de la Compañía Iberia, incluso por razones de política internacional con otros países y que luego no se pagaban. Yo creo que en este momento, hoy, el gestor de la Compañía Iberia tiene una situación difícil y complicada y tiene que plantear la cuestión ante el Gobierno y ante la opinión pública en sus términos. No está mal que lo haga. Lo que tiene que hacer el Gobierno conscientemente es decir: Porque usted hace eso, y eso es necesario, yo le tengo que compensar, por razones que hacen referencia a la igualdad de derechos de los ciudadanos. Me parece que es en este marco donde se plantea la cuestión.

Dicho esto, usted me coloca en una situación absolutamente dramática. Por ejemplo, la crítica que hace en relacion con la utilización de aviones de cabina ancha en relación con el tráfico Península-Canarias. Usted es muy consciente, porque también me ha formulado preguntas, y si le digo que quitamos los aviones de cabina ancha a medio día, me puede preguntar qué pasa con las flores. Estaríamos continuamente jugando al escondite en este terreno.

Yo creo que el tráfico de productos perecederos de alto valor unitario es muy interesante para Canarias, sobre todo en el caso de las flores, y se puede extender también a determinados tipos de productos, como pueden ser algún tipo de frutas, primores y demás. Yo he insistido, como responsable ministerial, acerca de la Compañía Iberia para que se aumente el transporte de mercancías, ya que hay que señalar que en España es un aspecto que no ha sido muy cuidado. Le puedo decir también que la Dirección General de Infraestructura del Transporte en estos momentos tiene ya muy avanzado el proyecto de instalación de un terminal de mercancías con temperaturas estabilizadas en el aeropuerto de Tenerife, Reina Sofía. Yo creo que eso es importante, porque estos problemas hay que tratar de solucionarlos racionalmente. El hecho de que haya un almacén con temperatura estabilizada en el aeropuerto de Tenerife, Reina Sofía, es muy positivo, porque reduce el peligro y el problema que se puede plantear de cambios de temperatura o de almacenamiento, de «stokage», como se dice ahora empleando ese barbarismo tan inglés; reduce esos peligros y, además, da la posibilidad de regular más la salida de este tipo de productos.

Yo creo que, en principio, el hecho de que Iberia, concretamente, se preocupe y tenga que responder de un tráfico tan sensible de exportación es positivo. Yo no criticaría, en principio, que vuelen aviones de cabina ancha, porque, además, hay una oferta mayor de plazas y bien sabe usted que como a Canarias hay que ir en avión, salvo aquellos que van en Trasmediterránea y tardan dos o tres días, la verdad es que entre los que están haciendo la «mili», los hombres de negocios, etcétera, no es «chartear» una parte del avión utilizárlo en plan charter por el turismo peninsular, que también es importante para Canarias. Creo que el que haya la máxima disponibilidad es positivo y, sobre todo, que haya sensibilidad a este tipo de tráfico. Yo no haría una crítica tan aguda y tan dura a este tipo de utilización.

Me ha hecho usted un comentario con el que estoy absolutamente de acuerdo, y además, el Instituto lo ha estudiado y está planteado a las compañías para que sincronicen sus servicios. Durante mucho tiempo ha existido una competencia absurda entre dos empresas públicas en el tramo Las Palmas-Tenerife con el «jet-foil» y luego con reactores que, evidentemente, en un salto de veinte minutos no pueden alcanzar ningún tipo de velocidad de crucero —eso es una cosa absurda— y eso hay que sincronizarlo y está planteado y se está trabajando en esta línea.

Al mismo tiempo, también le quiero señalar que hay un problema muy específico de Tenerife, acerca del cual me han preguntado los Senadores, y es que se plantea la importancia del aeropuerto de Los Rodeos, su mantenimiento y el que hay determinadas frecuencias, usted lo ha dicho, que van a Tenerife Sur, lo cual plantea el problema del coste del transporte de Tenerife Sur a Santa Cruz de Tenerife.

Yo creo que ahí hay que tener unas opciones coherentes. Si se defiende, por ejemplo, el «jet-foil», que llega al muelle en muy poco tiempo, muy bien; ahora, lo que resulta un poco difícil es decir: «Oiga, el "jet-foil", y además a Los Rodeos y luego también Tenerife Sur». Bueno, vamos a ver un poco cómo se pueden organizar las prioridades.

En una cuestión general que usted ha planteado con respecto al tráfico interinsular aéreo, yo traía, en cuanto al tráfico insular canario, cuáles son las principales conexiones y frecuencias, que, lógicamente, son entre las dos islas principales, pero luego también se extienden a las islas menores, y tienen una gran importancia, por ejemplo, en el caso de Lanzarote y de la isla de La Palma, y yo creo que aquí hay que estar abiertos a soluciones imaginativas. Por una parte, la vuelta al turbohélice entiendo que ha sido muy positiva. Creo que nos hemos dado cuenta todos de que los reactores hay determinados trayectos que no pueden cubrirlos, y además que en este tipo de tráfico hay que ir al avión que sea un poco el autobús, es decir, que opere con la máxima facilidad y con la máxima rapidez. Todavía el C-235 está en período de pruebas, el casa Burtanio, pero yo creo que es un avión bastante adecuado, y los Fokkers son también bastante buenos. Los últimos son modernos, pero son unos aviones que están ya bastante amortizados.

A lo que yo creo que no habría que cerrarse es a la posibilidad de desarrollo del tercer nivel con otras características. Yo creo que la experiencia internacional y la situación de Iberia demuestran que tiene que haber una cierta especialización en determinado tipo de tráficos por las compañías. Indudablemente, Iberia es nuestra compañía de bandera a nivel internacional; yo creo que no debe pretenderse que Iberia cubra todo. Hay un reflejo en las islas, y no sólo en Canarias, sino también en Baleares, de que cuando se pone un avión de Aviaco dicen: «Bueno, ya somos de segunda clase». Y esto pasaría también en la Península. Bueno, no son de segunda clase; es otra compañía la que presta el servicio, y basta con ir a Estados Unidos o a muchos países europeos y es otra compañía la que presta los servicios, porque, además, cuando se conoce un poco el tráfico aéreo, todo el mundo sabe que las compañías se pasan aviones en alquiler, en «leasing», etcétera, es decir, que la cosa no es tan clara como parece. Por eso, yo creo que hay realmente una solución de tercer nivel que sea flexible y que no hay que excluirla «a priori» y no habría que exigir sistemáticamente a Iberia la cobertura de todos los tráficos.

Con respecto a la observación que ha hecho en el caso de Trasmediterránea... *(Pausa.)* (sí, acabo, señor Presidente, lo que pasa es que estos problemas insulares son enormemente complejos y exigen mucha precisión), yo soy absolutamente favorable a que las empresas privadas hagan minicruceros. Creo que el problema básico que hay en estos momentos planteado con las empresas privadas de transporte de mercancías es el que se puede resolver en la Conferencia Calcom (la Balcom es la de Baleares, y esa ya ha llegado a una conclusión), creo que es bueno que haya una coordinación, porque entiendo, y así se lo he manifestado a los responsables del Gobierno de la Comunidad Autónoma canaria, que en Canarias hay un problema importante, histórico, que todavía no se ha resuelto, que es el de creación de un mercado interinsular canario.

Por el momento, así como en Baleares se puede decir básicamente que el mercado es el mercado peninsular, incluso es el mismo mercado, en el caso de Canarias no hay ni siquiera la articulación entre las islas, desde el punto de vista de un mercado, y este es otro de los temas que, como usted sabe, la Dirección General de la Marina Mercante está animando a los operadores privados y públicos, a los armadores, para que lo puedan resolver, y esta es otra de las actividades en que llevamos ya meses poniendo esfuerzo y entusiasmo, pero este tipo de cosas, de resolver problemas enconados y difíciles desde hace años, no se consigue en tres días, y además esto se tiene que hacer por la vía de la concertación, y en eso, como usted sabe muy bien, estamos.

El señor ESCUDER CROFT: Pido la palabra para una puntualización.

El señor PRESIDENTE: Lo siento, pero ha terminado ya el turno. En el turno de preguntas ha tenido dos intervenciones.

El señor ESCUDER CROFT: He tenido una.

El señor PRESIDENTE: Dos. Ha tenido dos intervenciones. En el tiempo he sido, además, bastante flexible, y yo quisiera que, si bien es un tema importante, sobre todo para Canarias, comprendiera también que muchos de los señores Diputados en este momento creen que la información es más que exhaustiva, aunque el interés de Canarias lo entendemos todos y participamos del mismo.

— PREGUNTA RELATIVA A MOTIVOS POR LOS QUE HAN SUSPENDIDO LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL NUEVO PARADOR DE TURISMO EN LA ISLA DE SAN MIGUEL DE LA PALMA, PRESENTADA POR DON ARTURO ESCUDER CROFT

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, también formulada por el señor Diputado Arturo Escuder, para que pueda hacer uso de ella, advirtiéndole que dispone de diez minutos en la primera intervención y cinco en la réplica. No me oblique a ser demasiado flexible, hasta el extremo de cambiar la forma de interpretar el Reglamento.

El señor ESCUDER CROFT: Voy a renunciar a gran parte del tiempo; así que no creo que haya problemas. De todas maneras, antes de formular la pregunta, y usando mis diez minutos, yo quisiera aclarar al Ministro que no he tratado de hacer una crítica dura en el tema anterior...

El señor PRESIDENTE: Señor Escuder, le voy a tener que llamar al orden; lo siento mucho.

El señor ESCUDER CROFT: Bien. Vamos al tema de La Palma.

Cuando el Ministerio tomó la decisión de suspender las obras de construcción del nuevo parador del Tomacal, en la isla de La Palma, esto causó en la propia isla de La Palma un auténtico trauma, por las esperanzas que históricamente ha tenido la isla de La Palma de desarrollar de alguna forma su turismo.

En primer lugar, La Palma tuvo el gravísimo problema, resuelto hace tres o cuatro años, de la carencia de un aeropuerto en condiciones. Se termina el nuevo aeropuerto de la isla de La Palma, empiezan a fomentarse de alguna manera esos viajes casi diarios de turistas de ida y vuelta en el propio día, aprovechando las nuevas instalaciones aéreas, y se hace una serie de estudios de las necesidades hoteleras de la isla de La Palma, así como de las posibilidades de desarrollo turístico de la isla de La Palma, y en un momento determinado el Ministerio, a través de la Red de Paradores, decide la construcción del nuevo parador de la isla de La Palma.

El Ministro, en alguna contestación, se ha referido, como justificación a la no continuación de las obras del parador, al hecho de la baja ocupación de lo que en estos momentos, un poco olímpicamente diría yo, se denomina Parador de Santa Cruz de la Palma. Aquel edificio no reúne las condiciones mínimas ni de jardines, ni de piscinas, etcétera. Es un edificio antiguo, en el cual recientemente se han gastado mucho dinero en acondicionar las cocinas, los servicios, etcétera, pero que en la realidad las propias habitaciones no reúnen condiciones, no es un edificio de parador y no está cumpliendo realmente la misión de tener un alojamiento de categoría en la isla de La Palma.

Repito que, en un momento dado, el Ministerio decide la construcción del parador y, de la noche a la mañana, se lee en la Prensa que el señor Ministro ha detenido las obras, se cancelan las obras del parador de turismo. A continuación, a través de una serie de respuestas y comparecencias en diferentes sitios, el Ministro afirma: «Vamos a estudiar el tema del parador de La Palma, vamos a estudiar las necesidades hoteleras de la isla de La Palma, vamos a buscar realmente los motivos del tema de la isla de La Palma».

El sentido de mi pregunta es: Si se hubiera retrasado esa decisión seis meses, se hubieran ralentizado las obras, hubiera habido tiempo para hacer esos estudios y llegar a fórmulas de compromiso. Y tanto es así que el propio Presidente del Cabildo de La Palma, cuando el señor Ministro contestó a este Diputado que uno de los motivos era que en el estudio económico realizado se preveía una pérdida de un millón de pesetas mensuales, que era una de las razones que se alegaba, el propio Presidente del Cabildo de La Palma dijo: «Pero, bueno, si eso lo podemos pagar hasta nosotros». No se llegó ni siquiera a esa negociación.

Entonces, señor Ministro, ¿podría aclararme los motivos de verdad de por qué se paralizaron las obras del parador de La Palma?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y

COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, dada mi condición de Ministro de Turismo no creo que esté fuera de la cuestión, ya que con estas dos preguntas estamos consiguiendo aumentar el interés de SS. SS. por viajar a Canarias en aquellos que no la conozcan. *(Risas.)* Yo estimo que éste es un elemento positivo que estamos consiguiendo en el día de hoy.

En relación con el planteamiento que me hace S. S., y que, como sabe muy bien, no es la primera vez, tengo aquí la relación de preguntas, proposiciones no de Ley y demás que se han hecho en torno a las obras del Parador de Zumacal, en Peñabaja y realmente es un tema de los que ha derramado ríos de tinta.

Primero ha hecho una afirmación que yo siento no compartir. Dice usted que se ha creado un auténtico trauma en la isla de La Palma. Yo creo que no, que el tema ha sido bastante discutido en Canarias, y que el ambiente es de «pitos y palmas», es decir, que no todo el mundo está indignado por la paralización de las obras del parador, porque hay muchos canarios, entre ellos palmeros ilustres, que discutían mucho el sentido de aquella obra y con aquella concepción que había sido enormemente criticada desde el punto de vista arquitectónico, porque se trataba de la clásica decisión del Ministro que iba de viaje a la isla de La Palma, le planteaban la cuestión y decía: «Bueno, pues aquí». Usted sabe perfectamente que en la otra isla de su circunscripción, en la isla del Hierro, hay un parador, que creo que es el hotel más caro del mundo, porque está en un paraje verdaderamente impresionante, pero que se decidió el lugar por el Ministro del ramo en aquel momento desde un helicóptero, y cuando construyeron el parador estuvo cerrado tres años y luego hubo que hacer la carretera, que ha costado bastantes miles de millones de pesetas porque está en un acantilado; además, ahora, como hay caída de rocas volcánicas, resulta que se ha planteado al Cabildo que hay que construir un túnel, o aplicar la fórmula que tiene el Puerto de la Cruz, que es un sistema un poco alpino, pero no se trata de un túnel, sino de cubrir la carretera con una cúpula de cemento con ventanas.

Yo creo que esto sí es significativo, porque el caso de la isla del Hierro y el caso de la isla de La Gomera, que tiene uno de los mejores paradores de la red, el Parador Colombino, que está en ampliación en estos momentos, vienen a demostrar una cosa, y es que el fenómeno del turismo de masas no tiene nada que ver con un turismo de calidad, como es el de la Red de Paradores, y, por tanto, los temas hay que tratarlos separadamente.

Si me permite también le diré, cosa que ya hice en la isla de La Palma, con desacuerdo de ciertos Grupos políticos, que el problema de la isla de La Palma —que es la isla de Canarias quizá con una estructura económica más equilibrada y más desarrollada, y no por el turismo—, el problema básico de la isla de La Palma es el conseguir un aprovechamiento debido de las aguas, y esto tiene mucha importancia para los habitantes de la isla de La Palma, que tienen una gran actividad agrícola en los Llanos de Aridane, sobre todo en el plátano, y que se puede extender a otro tipo de productos. Entonces, lo que verdaderamente preocupa a mucha gente en la isla de La Palma es, por ejemplo, por qué las aguas de barlovento en parte van al mar; pues van al mar porque hay intereses privados que quieren que esté controlado el tema de las aguas y en que no se acabe el canal de circunvalación de las islas. Yo creo que es un problema importantísimo, no es de mi Ministerio, pero se lo he dicho al Ministro de Obras Públicas y al Presidente del Cabildo, y pienso que es más importante que hacer el Parador de Zumacal. Le digo esto porque usted habla del trauma de las esperanzas.

Planteada la cuestión así, qué es lo que ocurre: que nosotros nos encontramos con que la Red de Paradores por el momento es un organismo autónomo y yo tengo la intención, como dije ya en esta Comisión, de que la Red de Paradores se transforme realmente en una empresa y tenga criterios empresariales, porque entiendo que los españoles no debemos estar subvencionando el turismo de calidad a los extranjeros; eso me parece que, en principio, no es de recibo. Yo no conozco ninguna cadena hotelera en el mundo que, en cuanto a servicio y calidad, sea comparable a los paradores. Lo primero que hay que hacer es dejar de subvencionar a los extranjeros para que hagan turismo de calidad. Para hacer turismo de calidad empecemos por los españoles. La política que estamos siguiendo es una política de gestión económica rigurosa. Se ha reducido en lo que va de año el déficit de la Red de Paradores en 200 millones de pesetas y, por otra parte, se han planeado las inversiones de una manera lo más racional posible. Como la Red de Paradores se inició en tiempos de la dictadura del general Primo de Rivera, tiene cincuenta años, no todos los establecimientos, pero muchos de ellos. Entonces, hay una necesidad de inversiones para mantenimiento y reparación muy grande y, por tanto, lo que tenemos que hacer es, en primer lugar, mantener la calidad de la oferta globalmente. En segundo lugar, en aquellos paradores que registran una mayor demanda, ir a una dimensión económica suficiente. En este sentido le tengo que manifestar que no es que se concentren las inversiones alrededor de Madrid; por ejemplo, está el caso del Parador de Segovia o el de Toledo. Hay un parador, el de la isla de La Gomera, el Parador Colombino, que se está duplicando su capacidad porque es muy interesante, cosa que no ocurre en la mayor parte de los paradores canarios. Se lo digo de paso porque para ver la poca relación que hay entre el fenómeno turismo de masa y paradores basta con comprobar que en las Islas Baleares, que es una potencia turística, no hay ningún parador ni lo piden los parlamentarios, y, sin embargo, en el caso de Canarias hay paradores infrautilizados, salvo en algún caso, y al mismo tiempo hay un fenómeno de turismo de masas, que lo que pasa es que no afecta a todas las islas, pero esto es por otro tipo de razones, porque el hecho de que el turismo no llegue a la isla de La Palma no es significativo; el turismo sigue unos caminos muy complejos y tiene muy poco que ver con el pintoresquismo y la belleza, porque la Caldera de Taburiente es algo único a nivel mundial y, sin embargo, los turistas se van masivamente a la playa del Inglés o a Maspalomas. Eso lo sabe perfectamente S. S.;

por poner el caso de Tenerife, donde se van a la playa de las Américas o a Puerto dé los Cristianos.

Yo creo que la cuestión hay que plantearla en sus términos reales. La Red de Paradores tiene que hacer una política globalmente para los 87 establecimientos de mejora, de mantenimiento de la calidad y de inversiones necesarias. Con las decisiones —entiendo yo— irresponsables que se habían tomado anteriormente, nosotros nos encontramos con que no podíamos hacer más que una inversión que, al final, se elevaría o sobrepasaría los 1.000 millones de pesetas y se acercaría a los 1.500, que eran las obras del Parador de Zumacal. Esta es una razón enormemente importante desde el punto de vista de la Red de Paradores. En segundo lugar, creo que hay una diferencia de apreciación importante entre el Ministerio, los responsables de la Red de Paradores y las autoridades de la isla de La Palma, y es que ustedes, cuando se refieren al parador actualmente existente en la isla de La Palma, dicen que es un chamizo. No es el mejor parador de la Red, pero es un hotel muy decente. Yo me he alojado en sus habitaciones y está muy bien. No sé qué tienen ustedes contra ellas, a no ser que dan al mar, mientras que el otro está en el interior; pero no se puede decir que es un chamizo en absoluto; tienen un servicio bastante bueno. No se puede hacer ese tipo de valoraciones, sobre todo porque hay un fenómeno que me ha sorprendido en la isla de La Palma, y es que la isla de La Palma no responde a las características tradicionales de subdesarrollo. Usted sabe perfectamente que en la isla de La Palma hay mucho capital, hay mucho dinero que ha venido de Venezuela, y hay gente que tiene una tradición empresarial, por lo que a mí me sorprende que en este contexto, por ejemplo, el otro hotel que está en Santa Cruz de la Palma, lo vayan a cerrar y digan: «Bueno, que el turismo lo haga el Estado». Yo entiendo que el Estado tiene que hacer un buen aeropuerto, como usted dice, y ya lo estamos haciendo, incluso se está haciendo un edificio terminal muy correcto y que tiene muy en cuenta el estilo tradicional canario de balconadas. Hemos tenido mucho cuidado a la hora de hacerlo y creo que va a quedar muy bien.

Se está haciendo el recrecido de la pista, incluso —y quiero manifestarlo aquí— por la vía de concurso, pero se ha adjudicado a empresas de la isla, a un consorcio en el que hay empresas peninsulares, pero también de la isla, y yo tuve buen cuidado que así se hiciera. Entiendo que nosotros tenemos que cubrir la necesidad básica, la puerta de entrada del turismo, que es ésa.

A partir de ahí, creo que el fenómeno del turismo de masas —que no estoy convencido de que sea absolutamente deseado en la isla de La Palma— es un proceso que se tendría que desarrollar en una isla como ésa, buscando más un determinado turismo de calidad, porque el parador, que se dice que va a ser el motor, dudosamente va a serlo. Creo que los casos de La Gomera y del Hierro lo ilustran claramente.

Si ustedes tienen en cuenta —y usted, empresario, lo sabe— que tenemos un problema importante de reparto y de distribución del dinero para inversión entre todos los establecimientos en los próximos tres años; que el proyecto era un proyecto no solamente controvertido, sino que había sido muy discutido en su momento; que, según los mismos responsables, en muchos casos no respondía a las características, incluso estéticas, que debería tener; la Red de Paradores y la Secretaría General de Turismo tomaron una decisión y yo di cuenta —fue lo que hice, una dación de cuentas al Consejo de Ministros– de que se había tomado esa decisión.

Ahora bien, paralelamente, lo que nosotros sí hemos planteado al Cabildo y al Gobierno canario, para hablar con más razón y para no hacer estas historias de que el Ministro decida desde un helicóptero que se haga o no se haga el parador, lo que hemos hecho es manifestar nuestra disposición y nuestro interés a considerar, por una parte, el tipo de oferta turística que se puede considerar y, en segundo lugar, y esto es muy importante también, el tipo de infraestructuras que hay que desarrollar para favorecer el turismo. En esto estamos, es decir, que nuestra propuesta no es absolutamente negativa. Incluso —y ha habido gestiones en este sentido— estamos dispuestos absolutamente a aceptar un planteamiento en el que del proyecto inicial se pueda ir, por parte de la iniciativa privada —ya ha habido contactos—, a un planteamiento de un gran hotel, que parece que es lo que se desea o lo que se defiende por algunos grupos en la isla de La Palma, y ya le digo que yo no estoy convencido de que en Breña Baja quieran eso. Pero bueno, esa es una cuestión que se puede considerar perfectamente.

Teniendo en cuenta las disponibilidades de medios y el sentido que tiene el proyecto, nosotros creemos que lo más correcto ha sido tomar esa decisión.

Esta es la explicación básicamente que puedo darle, aparte de todas las que he dado a usted y a otros compañeros de su Grupo y otros Grupos, tanto aquí como en el Senado. Es decir, que volvemos a discutir un tema que se ha discutido ya quince veces, pero, en fin, yo estoy dispuesto a hacerlo en todo momento.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

El señor Escuder tiene la palabra. Le agradecería su brevedad, como, asimismo, al señor Ministro, posteriormente en su respuesta.

El señor ESCUDER CROFT: Voy a ser muy breve. Señor Ministro, la cifra que usted ha dado hace un momento de 1.000 a 1.500 millones de pesetas, por favor..., estaba subastado en quinientos y pico millones de pesetas. Yo admito que el proyecto no sea correcto, pero yo he dicho inicialmente y repito ahora que la misma decisión tomada quizá de otra manera, en la forma que yo planteaba antes, hubiera causado menos polémica, porque el señor Ministro también es consciente de que en el Cabildo de La Palma se han tomado no sé cuántos acuerdos por unanimidad, en el cual el Partido que soporta al Gobierno tiene una importante representación. Primer tema.

Segundo: Evidentemente, el proyecto, desde el principio, fue un proyecto controvertido, y lo sigue siendo hoy. Ahora bien, señor Ministro, hay estudios, que usted cono-

ce, en los cuales se determina que existe una escasez de plazas hoteleras en la isla de La Palma.

Por último, los palmeros tienen una gran ilusión en lo que usted ha dicho, y es en el tema de la Caldera, y, dentro de la Caldera, las instalaciones que están montando, y que valen muchos miles de millones de pesetas, de carácter internacional —hablo concretamente del Instituto de los Observatorios—, pueden generar en cierta manera la necesidad de contar con un tipo de plazas hoteleras que no hay en La Palma. En este momento, en Santa Cruz de la Palma no está más que el Hotel Mayantigo, en muy malas condiciones, a punto de cerrarse o venderse, y el Hotel San Miguel, que se ha convertido en un aparthotel y que está en malas condiciones.

Bien, en cuanto al parador, señor Ministro, usted lo visitó en el mes de agosto —yo, profesionalmente, lo tengo que visitar con más frecuencia—, el servicio es bueno, pero no es un parador de turismo. Llámenlo albergue o como quieran, pero, por favor, cámbienlo el nombre.

Y, para terminar, le agradezco profundamente el tono y la manera en que hoy hemos hablado de este tema, y estoy seguro de que los palmeros están dispuestos a hablar con usted en el mismo nivel y el mismo tono, para buscar soluciones. No se cierren en banda, busquemos soluciones viables, económicamente viables, apoyadas en la economía privada, en los propios empresarios, que están dispuestos a apoyarlo, y el propio Cabildo, que reiteradamente ha manifestado que está dispuesto a buscar una solución conjuntamente con el Ministerio. Muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Escuder.
El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Brevemente, los 500 millones a que hace usted referencia diríamos que era la obra, pero usted sabe que para que funcione un establecimiento de este tipo está, además de la obra, el mobiliario, el menaje, etcétera. Yo creo que los presupuestos de las familias, los de las empresas y los del Estado se parecen en una cosa, y es que, entre lo presupuestado y la realidad, los márgenes siempre suben por encima de un 20 o un 25 por ciento. Esto creo que no es un problema del Estado solamente.

Me ratifico en que, para poder empezar a recibir clientes, hay que invertir ahí 1.500 millones de pesetas. Partiendo de esto, usted reitera alguno de los argumentos que yo he escuchado. La importancia científica de los observatorios europeos en la Caldera de Taburiente, en que parece que los observatorios están a unos dos mil y pico metros de altitud, no es cuestión de empezar a subir y bajar a dormir a Santa Cruz de la Palma. Es decir, esto se cubre con otro tipo de inversiones.

En cuanto a la unanimidad, le tengo que decir que no ha sido tanta; que el debate está dentro de la isla de La Palma y lo que yo saqué como conclusión este verano es que el clima de diálogo no era tan claro. Lo que se pretendía era la imposición de una decisión y yo, como Ministro, tengo que decir que no estoy dispuesto a aceptar imposiciones, sobre todo cuando soy huésped y me las plantea el anfitrión. En fin, ésta es una cuestión al margen.

Ha hecho usted una observación que me parece tiene un carácter general y de gran importancia, y es que el sector de la empresa privada está muy interesado en el parador. Mire usted, los problemas que tenemos con los paradores en algunos sitios de España son importantes, y, por ejemplo, está el caso de Trujillo, que por mí, si hubiera sido Ministro en aquel momento, no se hubieran llevado adelante las obras de Trujillo como se han llevado, donde se están planteando problemas con la iniciativa privada. Entiendo que la función de la Red de Paradores no es cubrir las necesidades de plazas hoteleras; es otra cosa; es decir, es una oferta históricamente acumulada de calidad, con un marco histórico y demás, pero, en principio, yo estaría muy intesado en que la iniciativa privada —que, además, en el caso de La Palma hay tradición y hay dinero— se lanzara por este camino. Lo que no entiendo es cómo por parte de la iniciativa privada se puede decir que se haga por parte del Estado el parador como motor y mecanismo. En eso se equivocan ustedes. Yo me remito a la experiencia, y es que los paradores no tienen nada que ver con el turismo de masas. Si la Caldera o el Teneguía o cosas de ese tipo son interesantes, le he de decir una cosa, y es que los «tour operadores» o agencias de viaje que están en Tenerife, ¿qué es lo que hacen si la ida y vuelta en el día son para ellos lo más rentable? A eso el Estado no puede oponerse; ahí tienen que tener iniciativa y capacidad los palmeros, pero el Estado no puede decir a los agentes de viajes de Tenerife que no hagan la ida y la vuelta en el día, que les es más rentable, porque al Estado le interesa que la gente se quede a dormir en La Palma. Yo creo que así es como está planteada la cuestión, pero yo advierto una cierta contradicción en que incluso los empresarios privados acaben diciendo en un sector como el turismo —en el cual el 99,5 por ciento es iniciativa privada— que la única solución es la iniciativa estatal. Yo creo que no debe ser así y, por tanto, estoy dispuesto y estoy interesado en que, si hay voluntad real de diálogo —así se lo dije al Presidente del Cabildo—, podamos avanzar, pero a mí me parece, como usted ha reiterado hoy, que decir que el parador de La Palma no responde a ningún tipo de características no ya de lujo, como usted decía, sino incluso de mínimas condiciones de decencia, creo que es una cuestión muy discutible. Estimo que está cumpliendo su función, y lo demás es un tema que podremos discutir, eso sí, si hay voluntad efectiva de diálogo, y nosotros estamos interesados realmente en que haya un desarrollo turístico en la isla de La Palma como el que más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a suspender la sesión y reanudar seguidamente dentro de unos cinco minutos, como tiempo prudencial, la siguiente sesión, cuyo orden del día se refiere a la comparecencia del excelentísimo señor Ministro de Transportes y Comunicaciones para informar sobre la política de comunicaciones.

Nada más y muchas gracias. *(Pausa.)*

SOLICITUD DE COMPARECENCIAS ANTE LA COMISION

El señor PRESIDENTE: Vamos a continuar la sesión.

El orden del día inicialmente previsto, tal como habíamos indicado anteriormente, se refiere a la comparecencia del excelentísimo señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para informar sobre política de comunicaciones.

A este orden del día,la Presidencia desea sugerir la posibilidad de introducir un nuevo punto. Este nuevo punto del orden del día se refiere al trámite de solicitud de comparecencias. Hay varias comparecencias, una de ellas solicitada por el Grupo Popular, que obra en poder de la Mesa, y que nos ha llegado a través de diversos trámites reglamentarios, y luego hay una solicitud de comparecencia del Consejo de Seguridad Nuclear, en cuya tramitación ya, en todo caso, entraríamos en el consiguiente orden del día.

El problema, por tanto, es que se trata de recabar la conformidad o disconformidad de la Comisión para introducir este nuevo punto del orden del día relativo a examen de comparecencias.

¿Hay conformidad por parte de los Grupos Parlamentarios? *(Pausa.)*

Tiene la palabra el señor Dávila.

El señor DAVILA SANCHEZ: Señor Presidente, tendríamos interés en saber concretamente qué comparecencias son las que estarían incluidas en este punto del orden del día.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor González-Estéfani.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Creo que lo único que procede ahora, de acuerdo con el Reglamento, es pedir a la Presidencia por parte de una quinta parte de los miembros de esta Comisión la solicitud de estas comparecencias y, en todo caso, cuando se trate en el orden del día, se hablará de las comparecencias concretas, y no de las personas. Creo que este no es el momento de hablar de las personas, sino de esas comparecencias, y en, principio, en sesión previa a la de la Comisión que tiene que tratar sobre el dictamen del Consejo de Seguridad Nuclear. Pero las comparecencias, lógicamente, se tratarían en el punto correspondiente del orden del día.

El señor PRESIDENTE: Señor González-Estéfani, quisiera aclarar una cuestión, y lo mismo para el señor Dávila. La solicitud de cambio o de ampliación del orden del día, efectivamente, puede solicitarla un quinto de los señores Diputados o dos Grupos Parlamentarios, así como también el Presidente de la Comisión o la Mesa. Se sobreentiende que si hay acuerdo de la Mesa, el Presidente también está en condiciones de formular la propuesta de resolución. Sin embargo, la última palabra la tiene la Comisión, es decir, tiene que haber un pronunciamiento expreso para aceptar el cambio del orden del día. En el cambio del orden del día lo que pretendemos es introducir, sin más, un punto que se refiera a examen por la Comisión de comparecencias solicitadas.

Aunque sabemos todos que hay temas polémicos alrededor de esta cuestión, o puede haberlos, en este momento yo los dejaría «a posteriori», puesto que ahora lo que vamos a tratar solamente es la introducción de este punto, es decir, al dar contenido, al desarrollar el punto del orden del día, entonces podremos comprobar si la Comisión se pronuncia en un sentido o en otro, o si la Presidencia acepta determinadas comparecencias o no las acepta.

El señor Dávila tiene la palabra.

El señor DAVILA SANCHEZ: Señor Presidente, únicamente es para preguntar no respecto a los nombres de las comparecencias, sino al hacer mención del Consejo de Seguridad Nuclear, pedir a la Mesa, y al señor Presidente, información sobre si es comparecencia ante la Comisión o qué tipo de comparecencias son las que se solicitan, y sólo a cuestión de información, para ver si procedimentalmente es posible incluir ese punto del orden del día.

El señor PRESIDENTE: La tramitación del informe del Consejo de Seguridad Nuclear lleva implícito el que, en un momento dado de esta tramitación, debe comparecer ante esta Comisión el Consejo de Seguridad Nuclear. Esto significa una comparecencia que está integrada en el trámite que hemos desarrollado y que hemos expuesto en esta Comisión, pero en cuanto a la decisión de la comparecencia, aunque está implícita en el desarrollo del proceso parlamentario llevado a cabo, no estaría de más que la Comisión se pronunciara sobre este tema, sobre todo para evitar problemas de interpretación, que solamente podrían servir para dilatar los temas procedimentales.

Y en ese sentido se sugiere por parte de la Presidencia el que haya un pronunciamiento de la Comisión. Y una vez haya sido formulado este pronunciamiento, sería del siguiente tenor.

La Comisión de Industria y Energía, en aplicación del artículo 196 del Reglamento, en relación con el artículo 201 del mismo, acuerda que se solicite la presencia en la misma para el día, el que sea, de diciembre, a las tantas horas, del Consejo de Seguridad Nuclear, o de los miembros en quien éste delegue, para intervenir sobre el informe de gestión del segundo semestre de 1982, y que dicho Consejo ha remitido al Congreso de los Diputados, en aplicación del artículo 11 de la Ley de creación de dicho Consejo de Seguridad Nuclear.

Es decir, se trata de formalizar un acuerdo de estas características, para que la Presidencia del Congreso pueda reclamar y recabar la presencia en esta Comisión del Consejo de Seguridad Nuclear.

Supongo que con esto quedará aclarado el contenido del punto del orden del día.

El señor Dávila tiene la palabra.

El señor DAVILA SANCHEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Estamos de acuerdo, y lo único que nos interesaba era hacer constar o más bien recordar a la Mesa, lo que

S. S. ya tendrá como información de sus Letrados, que la Ponencia sobre ese informe ha terminado sus trabajos esta mañana, y ha entregado, o está en trámite de elaboración por los Letrados, el informe correspondiente.

Por tanto, a nuestro Grupo, el hablar de las comparecencias en Comisión, le parece procedente, pero recordábamos este detalle de que la Ponencia ha terminado sus trabajos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Dávila. De todas formas creo que seguir sobre este tema sería introducirnos en los puntos del orden del día. La cuestión planteada por la Presidencia, por consiguiente, queda reducida a la aceptación del punto del orden del día sugerido.

(El señor González-Estéfani pide la palabra.)

El señor PRESIDENTE: ¿Es para una cuestión de orden, señor González-Estéfani?

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Entiendo que lo que el señor Presidente acaba de decir no coincide exactamente con lo que nosotros estábamos pidiendo, que es un punto del orden del día para la comparecencia de determinadas personas, no necesariamente del Gobierno, puesto que usted ha hablado del artículo 196, que se refiere a las comparecencias del Gobierno, y las que nosotros deseamos son comparecencias fuera de las contempladas en este artículo 196.

En todo caso, querría que se añadiera un nuevo punto en el orden del día de hoy referente a este tema concreto.

El señor PRESIDENTE: Usted suscita, además, un nuevo punto del orden del día relativo a comparecencias.

Entonces, hay dos propuestas, una, la de la Presidencia, y, otra, la que formula el señor González-Estéfani, y ambas pueden ser votadas. Señor González-Estéfani, ¿formula la propuesta en nombre de dos Grupos o la formula en nombre de un quinto de los Diputados?

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Lo formulo en nombre de un quinto de los Diputados, que son los que componen el Grupo Parlamentario Popular.

El señor PRESIDENTE: Creo que el Grupo Popular tiene miembros suficientes para formular esa proposición. Cabe, simplemente, poner a votación la introducción de los dos puntos del orden del día citados. El primero, que es el propuesto por la Presidencia, que pretende introducir un punto en el orden del día relativo a las comparecencias tramitadas por la vía normal y que han llegado a la Mesa de la Comisión, más la comparecencia del Consejo de Seguridad Nuclear, el cual sometemos ahora a votación.

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado por unanimidad.

La segunda cuestión hace referencia a la introducción de un nuevo punto del orden del día, propuesta por el señor González-Estéfani.

Señor González-Estéfani, le agradecería que explicara el contenido de esta propuesta.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Se trata de la comparecencia de una serie de personas en relación con el mismo tema del Consejo de Seguridad Nuclear, en sesión previa a aquella en la que va a tener lugar el dictamen sobre el informe de la Ponencia en torno al mismo tema.

El señor PRESIDENTE: Señor González-Estéfani, si no he entendido mal, su Grupo pretende que comparezca en Comisión un grupo de personas para que informen en relación a la tramitación del informe del Consejo de Seguridad Nuclear y que esta comparecencia, repito, sea en Comisión. En este caso, señor González-Estéfani, siento tener que comunicarle que no es posible aceptarlo en tramitación. Creo que debo explicar los motivos que, por otra parte, han sido también discutidos en la Mesa, y no solamente discutidos en la Mesa, sino que, además, hemos cambiado impresiones con el Presidente del Congreso para poder clarificar las interpretaciones que al respecto pudiera haber.

El tema es el siguiente: si intervienen en el trámite del Consejo de Seguridad Nuclear otros miembros de los suscitados hasta ahora en Comisión, esto supone, en primer lugar, una distorsión en lo que se refiere al proceso inicialmente formulado, señalado en esta Comisión con el acuerdo de todos los Grupos, es decir, supone un cambio en las formas y en los procedimientos establecidos y, además, establece una dinámica distinta de la que se propone en el tratamiento de este informe. Es decir, compareciendo en Comisión, por una parte, una serie de expertos y, por otra, el Consejo de Seguridad Nuclear, políticamente esto significa que la Comisión se erige en Juez sobre qué es lo que opinan unos expertos en relación a qué es lo que hace el Consejo de Seguridad Nuclear. Y esto no es el cometido de una Comisión de carácter eminentemente político. La Comisión no se erige en Juez, sino que la Comisión debate en su seno las informaciones que transmite el Consejo de Seguridad Nuclear; informaciones que ha transmitido por vez primera a través de un informe y que este informe ha sido interpretado por los señores Diputados a través de un trámite de Ponencia, para el cual han podido acudir, como todos los Grupos, al concurso e intervención de las comparecencias que hayan creído convenientes.

En ese sentido, debido a que es un cambio de proceso, un cambio de extorsión y una dilación del procedimiento, esta Presidencia, en aras a la capacidad de interpretación que le concede el Reglamento de la Cámara, más la delegación de funciones que a este respecto y con carácter interpretativo le concedió en su día el Presidente, no puede aceptar la introducción de este punto del orden del día por considerar que sería improcedente.

Tiene la palabra el señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, como cuestión de orden. Yo creo que en este trámite a lo que nos estábamos refiriendo, única y exclusivamente, era a la discusión o no de un nuevo punto del orden del día, es decir, de un tercer punto del orden del día. Nada más que esto. Le agradecemos al señor Presidente las explicaciones que nos ha dado, pero entendemos que el tema a debate en este momento, someter a votación o el trámite que en función del Reglamento proceda, es única y exclusivamente la inclusión de un tercer punto del orden del día.

El señor PRESIDENTE: En este caso, la interpretación puede ser correcta. Tal vez, yo me he anticipado al debate que pudiera originarse como consecuencia de haberse aceptado el punto del orden del día.

Vamos a someter a votación el introducir o no este punto del orden del día, sin que ello prejuzgue el contenido del punto que se va a debatir cuando llegue su momento.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, nueve; en contra, 15.

El señor PRESIDENTE: Se rechaza la posibilidad de introducir este punto del orden del día.

SESION INFORMATIVA

El señor PRESIDENTE: Sustanciado el orden del día con lo añadido acordado por la Comisión, vamos a proceder al inicio del mismo con la intervención del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para informar sobre política de comunicaciones. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Socialista.

Señor Ministro, tiene usted la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Gracias, señor Presidente, señorías, hace pocos meses, el día 17 de mayo de este año, el Día Mundial de las Telecomunicaciones, se celebró un acto en el Palacio de Correos y de Comunicaciones en el que estuvimos presentes el Vicepresidente del Gobierno, el Presidente de la Compañía Telefónica Nacional de España y yo mismo, y en este acto público, en un día señalado por la ONU como el Día Mundial de las Telecomunicaciones, hicimos una reflexión sobre la problemática organizativa y administrativa de nuestras comunicaciones, la situación de nuestra infraestructura, las perspectivas de desarrollo de las comunicaciones en España y la incidencia de las nuevas tecnologías en las relaciones sociales, en la formación, en la información, en la cultura, etcétera, poniendo de manifiesto la necesidad de encontrar un nuevo equilibrio entre tecnología, comunicación y cultura. Creo que este es un acto importante del que surge una serie de compromisos, no solamente por mi parte, como responsable del Departamento, sino también por parte del Vicepresidente del Gobierno —y es la primera vez que a un acto de este tipo asiste una persona tan cualificada—, como también el Presidente de la Compañía Telefónica Nacional de España. En este acto hubo un claro pronunciamiento sobre política de comunicaciones, un pronunciamiento importante, sin fisuras, sin sectarismos políticos ni administrativos y tratando de encontrar una sola voz, una sola política y unos mismos objetivos.

Evidentemente, con este acto no se van a resolver automáticamente todos los complejos y difíciles problemas heredados en este sector, pero es obvio y claro que el talante con el que se abordan estos problemas es absolutamente distinto, a pesar de las dificultades de todo tipo —económico, presupuestario, de personal, administrativo, jurídico, tecnológico, industrial—, que son dificultades que, en principio, estamos tratando de enfocar de una manera distinta aunque somos muy conscientes de que esta nueva actitud no constituye de por sí una vacuna contra los errores y las equivocaciones.

Básicamente, lo que sí querría señalar aquí en el Congreso es que debemos hacer un esfuerzo importante en orden a dar un mayor campo de juego y, sobre todo, ampliar un debate, absolutamente necesario en España, acerca del futuro de las comunicaciones.

Quizá hubiera sido conveniente lanzar un debate más amplio a nivel nacional sobre el tema, llevando la discusión al nivel más bajo y más amplio posible y recogiendo de la manera más rica y plural posible la visión de los distintos sectores sociales en relación con las perspectivas de modernización de las comunicaciones, debate que se está haciendo, se ha hecho en otros países, y que en España no se ha iniciado suficientemente, aunque yo querría señalar en esta Comisión que, curiosamente, la sensibilidad popular es enorme en torno a este problema. Concretamente, con motivo del Año Mundial de las Comunicaciones, hemos organizado una exposición itinerante con el nombre de «Teletrén»; es un tren con una serie de vagones en donde se exponen las realizaciones de Correos, de Telefónica, de la industria privada, del servicio que prestan las telecomunicaciones —por ejemplo, en los ferrocarriles y en el transporte aéreo—, y el papel, incluso de la informática, en las tareas de la Policía y la Guardia Civil.

Es significativo que un hecho que está pasando bastante desapercibido en las grandes ciudades españolas se ha convertido en un evento muy importante en la mayor parte de las capitales de provincia por donde ha pasado, hasta el punto de que hace unos diez días calculábamos que había pasado más de medio millón de personas por esta exposición, que, en principio, está previsto que concluya a finales de este mes en Madrid. Esto demuestra que existe una profundísima sensibilidad hacia esta cuestión, que, sin embargo, y desgraciadamente no está siendo muy discutida en otros planos. Quizá el momento de lanzar este debate fue aquel en que se elaboró el Libro Blanco de las Telecomunicaciones; es una ocasión que se desaprovechó. Lo que yo creo relevante es que a lo largo de todo el debate político, en términos generales, que se pueda producir en el país, tenemos que hacer hincapié sobre uno de los mayores desafíos que se plantea a nuestra sociedad y a todo el mundo de cara al futuro. Creo que hay que decir y explicar a los ciudadanos —y hay una receptividad gran-

de— que estamos a un decenio de acabar el siglo y que las técnicas de relación y de comunicación van a cambiar sustancialmente; eso está teniendo y va a tener repercusiones en la vida cotidiana, en las relaciones sociales, en el modo de producir en la educación, en la salud, en las formas de participación social y política y en la información. Es algo que no se puede vivir como una cuestión estrictamente técnica o como una cuestión ajena a la vida social, sino como algo que va a tener una dimensión absolutamente cotidiana.

También quería señalar aquí algo en relación con una exposición importante que se ha celebrado en el mes de octubre de este año, donde ha habido una participación española bastante digna; me refiero a la Exposición Telecom 83, que ha tenido lugar en Ginebra, a la que han acudido todos los países importantes del mundo y las grandes empresas en este terreno, y, curiosamente, sin que tengamos excesiva conciencia de ello los españoles, la aportación tecnológica española es, desde el punto de vista industrial y del servicio de comunicaciones, bastante digna y nosotros en estos momentos, sin que lo sepamos realmente y sin que lo conozca demasiado la opinión pública, estamos prestando servicios en comunicaciones en todo el mundo, en países de otros continentes, e, incluso, tecnológicamente estamos haciendo, por ejemplo, en un caso muy concreto, la instalación de redes como la red ARPACK, en Argentina, que es la red de transmisión de datos de este país, estamos extendiéndonos a América Latina y somos capaces de exportar una cierta tecnología.

Por tanto, yo no creo que se pueda decir que todo sea arena en este desierto y hay que reconocer que, desde el punto de vista de la tecnología de comunicaciones, e incluso de la tecnología industrial, nos encontramos en una situación que debemos potenciar fuertemente. En estos momentos está en consideración, en relación con el Plan Electrónico Nacional, la cuestión, y en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estamos estudiando nuestra aportación en este terreno, que en estos momentos está a su vez en estudio por parte del Gobierno.

Desde el punto de vista de la filosofía general, el Presidente del Gobierno ha manifestado ya en reiteradas ocasiones que una de las tareas fundamentales de nuestro Gobierno es la modernización del Estado, y una parcela importante dentro de ella es, precisamente, la modernización de las comunicaciones, que tiene un triple aspecto: un aspecto jurídico administrativo y organizativo, un aspecto tecnológico y un aspecto cultural; este último aspecto parte de entender que las nuevas tecnologías desembocan inevitablemente en nuevas formas de relación social. Si planteamos así la cuestión es porque la modernización de las comunicaciones tiene un doble objetivo que debe servir de hilo conductor. Por una parte, el prestar al ciudadano unos servicios de comunicaciones más competitivos en el orden económico, más avanzados en el aspecto tecnológico y más abundantes y accesibles para que constituyan un mejor instrumento de desarrollo personal y colectivo; por otra parte, el hacer posible una política nacional de desarrollo tecnológico, industrial y de servicios en una serie de sectores que tienen futuro, como la electrónica, la informática y la telemática, que suponga para España un mayor equilibrio tecnológico, la creación de nuevos empleos y el reforzamiento de la soberanía nacional en este área.

Evidentemente, toda esta política exige esfuerzos muy diversos que no son sólo competencia, como he señalado ya, de este Ministerio, pero que se encuentran relacionados, que, además, necesitan una reformulación y una modernización de nuestro marco jurídico y legislativo y que parten de unas carencias que es preciso y es importante señalar, aunque sean ya conocidas. Nosotros tememos, como país, una tradicional fragmentación de las comunicaciones que ha conducido a la duplicación, y a veces la triplicación, de redes, con un despilfarro inevitable de recursos públicos, una oferta insuficiente de servicios por falta de coordinación entre las entidades explotadoras, lo cual plantea perjuicios a los usuarios, una excesiva heterogeneidad del régimen y de la cualificación del personal, frecuentes conflictos de competencia sobre la fijación de los límites entre cada uno de los servicios prestados, un deterioro creciente y preocupante del aspecto radioeléctrico y graves dificultades para llevar a cabo una política nacional de desarrollo de la industria y de la tecnología en los sectores que he mencionado. Nuestra respuesta es la necesidad de elaboración de un marco nuevo, que es —y ya lo he reiterado en diversas ocasiones— la Ley de ordenación de las comunicaciones.

Curiosamente —y hago un breve repaso, que voy a tratar de que sea muy sintético— nos encontramos en este área con que, en estos momentos, la normativa vigente es un Decreto bastante célebre porque, además, es capicúa, es el 3333/1978, y es un Decreto en torno al cual estamos estudiando su modificación, es decir, su derogación, su reemplazamiento, y significativamente este Real Decreto no tiene siquiera rango de Ley. Esta situación no es nada excepcional, porque en el ordenamiento jurídico de las comunicaciones en España, nos encontramos con que las normas casi siempre han sido así. Por ejemplo, desde que en abril de 1855 se encomienda al Cuerpo de Telégrafos, que en aquellos tiempos era telégrafo óptico, el establecimiento de un sistema completo de líneas electrotelegráficas que unan a la Corte con todas las provincias y departamentos marítimos. Nos encontramos con que desde entonces solamente tienen rango de Ley la autorización del contrato de la Compañía Telefónica, de 31 de diciembre de 1945, y el Estatuto de Radiotelevisión Española, de enero de 1980. Sin embargo, como pasa siempre, los objetivos que fijaba en su Preámbulo el Real Decreto que comento, el 3333/1978, eran enormemente ambiciosas; se decía que había que conseguir la definición de la política global del sector, que resultará planificada, dirigida y controlada por un solo Ministerio en un momento en que la evolución de las telecomunicaciones hacia nuevos servicios requiere grandes inversiones en infraestructura de redes, la ineludible exigencia de su optimización y racional utilización por la evidente economía que ello representa.

Coherentemente con ello, al artículo 2.º de este Real De-

creto fija una serie de competencias y funciones de la Junta Nacional de Telecomunicación, de planificación, de informes preceptivos, de asignación y fijación de frecuencias radioeléctricas, colaboración en la definición de la política industrial, colaboración en la homologación y definiciódn de especificaciones técnicas y de relaciones con organismos internacionales.

En principio, la Junta Nacional de Telecomunicaciones tenía una serie de competencias muy amplias. Estas competencias, salvo en el terreno de asignación de frecuencias, que luego veré con un poco más de detalle, y las relaciones internacionales, ha quedado en poco más que en letra muerta. Y a la hora de plantear un cambio en esta situación, es conveniente pensar en por qué ha pasado esto y por qué ha tenido tan poco peso específico la Junta Nacional de Telecomunicaciones. Seguramente en una respuesta clara y sincera a este problema, en gran parte está la solución del mismo. Las causas son muchas y de muy distinta naturaleza, pero creo que se pueden enumerar algunas como sustanciales.

Por una parte, hay poderosísimos intereses económicos en juego, a los cuales, la falta de operatividad de la Administración en este campo ha proporcionado cuantiosos beneficios, no siempre de acuerdo con los intereses nacionales. Por otra parte, hay una falta de tradición de trabajo en equipo o trabajo en común de los distintos Departamentos ministeriales, con una parcelación en compartimentos estancos de la actividad y de la responsabilidad administrativa. Por ejemplo, los informes preceptivos de los programas de inversiones, que deben, según este Real Decreto, ser informados por la Junta Nacional, no han sido requeridos por nadie históricamente —cuando hablo de nadie me estoy refiriendo a las empresas concesionarias de servicios públicos, como Telefónica— y tampoco los diversos organismos de la Administración del Estado, ni siquiera a veces los mismos organismos que dependen del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones requerían este informe, y así ya me dirán ustedes qué fuerza moral podía tener el Ministerio para requerir a los demás cuando no cumplía con las especificaciones.

Otro elemento importante es la falta de medios y el nivel adecuado de la Administración de Comunicaciones con un escasísimo peso específico, incluso había un exceso de competencias administrativas con una carencia de equipos técnicos.

Y, por último, se puede decir que el modelo organizativo, administrativo y jurídico de las comunicaciones españolas no ha sido hasta ahora el más adecuado y el más idóneo.

Por tanto, hecho este diagnóstico de la cuestión, las líneas fundamentales que entendemos deben presidir la reforma o la iniciativa jurídica de las comunicaciones deberían de ser las siguientes: por una parte, definir las comunicaciones como un área de dominio público y las telecomunicaciones como un monopolio natural. Separar la explotación de los servicios de comunicaciones de su ordenación y reglamentación. Conseguir la necesaria coordinación con respecto a otros Departamentos, especialmente en lo relativo a política industrial, defensa, seguridad del Estado y protección civil. Dotar a la Administración de Comunicaciones de los medios suficientes para cumplir sus funciones. Dar autonomía a los servicios postales, Correos y Caja Postal, en la línea de propiciar la gestión empresarial de estos servicios. Establecer los cauces de participación de los usuarios, de las organizaciones empresariales y sindicales, tanto en la gestión como en la regulación de los servicios. Acenturar el carácter de servicio público de la Compañía Telefónica Nacional de España. Conseguir un mayor grado de protección, mejorar la gestión y explotación del espectro radioeléctrico y caminar progresivamente hacia una sola red civil de servicios integrados de telecomunicación y teledifusión.

La actual heterogeneidad de la red y los cuantiosos recursos necesarios para llevar a cabo su progresiva unificación, nos han llevado a la necesidad de buscar un modelo de organización y administración de estos recursos distinto y distante, tanto de la actual situación como de la burocratización excesiva, de la que empiezan a estar de vuelta algunos PTT europeos. Cuando me refiero a los PTT, hablo de las organizaciones administrativas integradas directamente en la Administración del Estado a través de fórmulas parecidas a los organismos autónomos: Correos, Telégrafos y Teléfonos, que es la fórmula que se emplea normalmente en Europa.

Hay una clasificación que hacen los expertos en organización administrativa hablando de modelos espontáneos, coordinados, centralizados y concertados. Pero a poco que se analicen los modelos, el modelo centralizado es el de los PTT europeos, el español respondería, más o menos a las características de espontáneo; es decir, que los recursos financieros se asignan a los organismos y Departamentos ministeriales o empresas, los cuales actúan independientemente, y quizá en esta situación, el modelo final nuestro deba ser el concertado, aunque somos conscientes de las dificultades que tiene todo este proceso.

De cualquier modo, el modelo y los criterios básicos han de quedar reflejados en la Ley de ordenación de las comunicaciones, que nosotros esperamos que se pueda presentar por el Consejo de Ministros a las Cámaras a final del primer semestre del año próximo.

Pero hay una serie de temas que no pueden esperar, que necesitan una acción urgente y en los que estamos trabajando. Desde el primer momento de nuestra llegada al Gobierno y de mi toma de posesión como Ministro hemos ido muy conscientes de la necesaria reforma administrativa que necesitaban las comunicaciones, en especial las telecomunicaciones. Y a partir de los estudios y las reflexiones que hemos hecho y de la consulta con los diversos responsables, creemos que hay una reforma administrativa concreta en el Ministerio que es importante llevar a cabo, consistente en la creación de la Dirección General de Telecomunicaciones, que recoja la competencia de diversos órganos actualmente dispersos.

En estos momentos hay una Dirección General de Correos y Telecomunicaciones, pero evidentemente, la Dirección General de Correos, que gestiona directamente todo el servicio postal, que supone desde el punto de vista de personal 65.000 personas y la cobertura de un servicio

público, al final acaba marginando forzosamente los aspectos de telecomunicaciones, aparte de que hay una serie de competencias muy dispersas. Dentro del propio Ministerio se pueden señalar, por ejemplo, la Delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional de España, la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Marina Mercante y la de Puertos, del Ministerio de Obras Públicas; la Dirección General de Medios de Comunicación Social, a través de la Subdirección General de Emisoras, en Presidencia de Gobierno; todos ellos tienen competencias, lo que requiere una unificación técnica, y nosotros creemos que hay que ir en esta línea a la creación —ya está a punto prácticamente— de la Dirección General de Telecomunicaciones, a la derogación del Real Decreto 3333/1978 y a la desaparición de un oprganismo que está anexo en estos momentos a la Subsecretaría del Ministerio, que es el Gabinete de Ordenación de las Telecomunicaciones, aunque sólo sea para reconocer el fracaso que lleva implícito el nombre y, además, porque entendemos que se puede hacer esta labor mucho mejor desde una Dirección General. La Junta Nacional, que tiene carácter interministerial y, además, en la que hay participación institucional, económica e industrial, creemos que debe potenciarse y seguir funcionando.

Antes de entrar, a partir de esta inicial reforma, en los planes concretos de desarrollo de los servicios de comunicación más importantes, quiero hacer referencia a un problema esencial al que he hecho mención anteriormente, y es la situación en España del espectro radioeléctrico, que es el soporte natural de toda política de expansión de los servicios de telecomunicaciones.

La asignación de frecuencias, así como la gestión y control del espectro es, como he señalado ya, competencia de la Junta Nacional de Telecomunicaciones. En los últimos dos años hemos asistido a una creciente demanda de asignación de frecuencias, de tal suerte que durante el año 1981 y los primeros diez meses de 1982 ha habido más asignaciones de frecuencias que en los doce años anteriores, exactamente el 115 por ciento. Esta demanda, además, está centrada especialmente en las ondas métricas y decimétricas, y al no haber sido ordenada su utilización en una época en que las necesidades de frecuencias eran más bien escasas, nos encontramos ahora con que la ordenación es un proceso mucho más difícil, dado el enorme y sustancial incremento de la demanda.

En determinadas zonas del territorio nacional se está llegando a una verdadera saturación, que amenaza gravemente el desenvolvimiento de las radiocomunicaciones, sobre todo las móviles.

Yo creo que muchos de ustedes tendrán experiencia directa de este fenómeno, simplemente poniendo la radio en casa. Es un problema muchas veces, en frecuencia modulada, poder captar una emisora y, además, en la medida en que se modernizan, por ejemplo, las autoridades municipales, en transportes, en bomberos, en Policía, y, además, en que aumenta el número de radioaficionados, etcétera, nos encontramos con auténticos galimatías, con problemas muy graves, porque el espectro radioeléctrico es limitado, no es un bien que pueda ser dispuesto de una manera ilimitada, y hay que señalar otra cosa, y es que los medios técnicos de que se dispone son enormemente escasos. En este año ya en el Presupuesto se ha empezado a actuar de una manera más sustancial, pero nuestra situación en este sentido es absolutamente dramática.

Por ello, nosotros creemos que la asignación de frecuencias —y estoy hablando de un problema básicamente técnico, no político, desde el punto de vista de a quién se le asignan las frecuencias— es un tema que merece una gran atención, que debe ser regulado, así como también los sistemas de comprobación técnica de emisiones radioeléctricas, que es un tema absolutamente prioritarió, por esta situación de deterioro del espectro.

En cuanto a los servicios concretos, su mejora y su evolución, en primer lugar, en lo que respecta a los servicios postales, a la telegrafía pública y al telex, se ha hecho ya un plan conjunto por primera vez en la historia, entre la Dirección General de Correos y Telecomunicación y la Compañía Telefónica, y como consecuencia de ello se ha creado la primera oficina integrada de comunicaciones, sita en el Palacio de Comunicaciones, con un plan de expansión en las principales ciudades españolas. En España, por primera vez, va a ser posible para los ciudadanos poder utilizar conjuntamente el teléfono, el correo, la Caja Postal, la venta de sellos y la expedición de paquetes postales o correo electrónico, que es un fenómeno bastante frecuente en el mundo, que creo que tiene un cierto carácter simbólico.

En Madrid se ha implantado ya en una buena parte del casco urbano el segundo reparto de correspondencia diario y próximamente se iniciará en Barcelona, y se está estudiando la extensión a otras capitales cuando el tráfico lo aconseje.

Señalo de paso que en el tráfico postal, el de Madrid-Barcelona supone el 51 por ciento del total en España, lo cual da importancia a esta concentración, partiendo de la base de que el servicio postal tiene que llegar hasta el último rincón del país; es decir, que hay que cubrir los dos frentes, por una parte el del servicio público y por otra, el de la concentración.

En cuanto a entrega a domicilio de envíos de segunda categoría de más de 500 gramos, se ha introducido ya en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza y Bilbao, y se ha extendido a otras 32 ciudades a partir del pasado mes de septiembre.

En febrero se implantará en las capitales de provincia el Código Postal español, Código que a primeros de febrero de 1985 regirá en todo el territorio nacional.

Con respecto al Código Postal, les tengo que señalar que hemos hecho un esfuerzo para ahorrar trabajo a los ciudadanos, y es que hemos estudiado el hecho de poner en relación el número del Código, ya se está explicando a través de los medios de información, en las oficinas postales, y vamos a ir incrementando la campaña. Por ejemplo, el número de la provincia es el de Presidencia del Gobierno y el de la Seguridad Social. Un ciudadano de la provincia de Madrid, que es mi caso, sabe que tiene el 28. Los cinco dígitos se articulan a partir de eso, y esto es una modernización que acelera la distribución del correo, que tenía un

retraso impersonable en España. Además, estamos tratando de generar el número mínimo de molestias.

En septiembre pasado, con carácter experimental, se puso a punto un servicio aéreo postal directo entre Madrid y Barcelona para transportar en postal-express la correspondencia urgente. La saturación que está teniendo este servicio nos ha aconsejado ampliarlo, y, además, está en curso la ampliación a otras ciudades y también a los archipiélagos.

En lo que respecta al correo electrónico, que es lo que se llama en términos postales el «bureaufast», y en los empresariales el servicio «facsímil», que hace la Compañía Telefónica Nacional de España, está ultimado técnica y normativamente en Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao, lo cual está llevando ya a experimentos y a comienzo de explotación comercial, y en Sevilla, Zaragoza y La Coruña está en fase de pruebas. Creo que saben lo que es el correo electrónico. Es la introducción del sistema «bureaufast» o el sistema de reproducción «facsímil», que es un sistema de los que van a permitir tener un futuro al correo.

A final de año, calculamos que el tráfico postal se habrá incrementado en un 0,8 por ciento, entre un 0,8 y un 1, lo cual es muy significativo, porque en los últimos años la tendencia era descendente en cuanto a telex, el número de abonados por telex crecía, y este año va a crecer en un 10 por ciento. En cuanto a giros, bajó dos puntos, aunque las cantidades se han incrementado en un 4,8 por ciento, pero yo creo que lo que es significativo —se podría hablar del tráfico también en lo que va de año— es que nuestra previsión de reducción de déficit en este año es de un 15 por ciento, pero de seguir la tendencia registrada, es posible que consigamos llegar a una reducción de déficit de un 17 por ciento.

En cuanto a las certificaciones a final de año de las inversiones de la Dirección General, vamos a estar en valores cercanos al 98 por ciento del crédito inicial concedido, lo cual demuestra una eficacia real en las inversiones de la Dirección General.

Los objetivos del cuatrienio 83/86 son: tratamiento automatizado del 65 por ciento de las cartas normalizadas que vengan de las grandes concentraciones urbanas; puesta en marcha de los servicios complementarios del correo para ofrecer servicio integral a grandes usuarios, por ejemplo, plegado de papel, engomado, franqueo, servicios de este tipo; continuación de la política de recuperación de la correspondencia, disminuyendo los déficit de mala gestión y de privatización del servicio que existían, teniendo en cuenta, sobre todo, que hay una serie de exigencias constitucionales que solamente las puede cubrir en principio Correos, como la inviolabilidad de la correspondencia, como el servicio público y demás; la ampliación de la red telex y de la red «bureaufast» y el desarrollo de las oficinas integradas de comunicación.

En cuanto a la Caja Postal, entre 1983 y 1986 está previsto que se inviertan 14.175 millones de pesetas en remodelación de la Caja Postal, que disfruta de una muy aceptable situación financiera, pero que carece de la infraestructura adecuada, como ha sido puesto de manifiesto no solamente por la actual Dirección, sino también por la inspección que se ha hecho por parte del Banco de España recientemente. El problema de la Caja es equiparla.

En este sentido, la cuenta de resultados de la Caja permite autofinanciar su remodelación, que exige, eso sí, una serie de reajustes en su organigrama y en su marco jurídico, reajustes que están a punto, y en estos momentos están en consideración en los niveles correspondientes de la Administración, porque nosotros creemos que es mucho más conveniente reconvertir en una aceptable situación financiera que en una situación de dificultades.

En principio, hay un dato, y es que la rentabilidad de la Caja Postal en este momento es del 2,2 por ciento, frente al 0,86 del resto del sistema financiero.

En cuanto a los datos fundamentales del plan estratégico que se ha puesto en marcha, yo creo que se puede señalar que, desde el punto de vista de las operaciones de activo, se va a incidir especialmente en la economía familiar y en la pequeña y mediana empresa; se van a abrir 200 sucursales; está prevista la creación de 671 puestos de trabajo, además de los necesarios para la cobertura de nuevas sucursales, y una redefinición de productos y objetivos. Para ello es necesario la aprobación del plan informático de sistemas, que supone la compra de una nueva arquitectura informática de la Caja, la sustitución total de la red de teleproceso —se han comprado ya 454 terminales—, y pasar de 8 a 26 sistemas informatizados.

El objetivo que tenemos es el de enganchar la Caja Postar de Ahorros a la Banca electrónica, que es vital para desarrollar el futuro de la Banca al por menor.

La remodelación del marco jurídico, que ya se ha estudiado, que regula el funcionamiento de la Caja, eliminará corsés administrativos, la vinculará a los servicios postales y permitirá el mantenimiento de la situación de supernumerarios, de la cual gozan sus trabajadores, porque lo importante de esta reforma es agilizar la estructura de la Caja Postal —que actualmente es organismo autónomo y que en su momento será sociedad anónima—, tener una institución con los derechos accionariales y los derechos básicos desde todos los puntos de vista sobre la institución, y que la Caja Postal pase a tener un carácter mucho más activo; ahora bien, siempre ligada al sistema postal, no solamente por la tradición de todos los países, sino porque la especificidad de la Caja Postal consiste no sólo en que sea una institución financiera, sino también en que cumpla una serie de servicios esenciales en relación con el giro y con los servicios postales, lo que hace que tenga que estar ligada a todo el sistema postal.

En cuanto al servicio telefónico de transmisión de datos, también hay una actividad importante que se relaciona con una afirmación que he hecho antes, y es la acentuación de carácter de servicio público de la Compañía Telefónica Nacional de España, teniendo en cuenta que no es ningún objetivo del Gobierno el ir a un sistema de tipo PTT, como describía antes. Nuestra historia en este sentido ha sido diferente desde que en 1924 el célebre coronel Sóstenes Benn consiguiera del general Primo de Rivera el contrato de explotación en todo el territorio nacional por veinte años, con lo cual el Estado renunciaba a de-

sarrollar por sí mismo este servicio entregándolo a una empresa extranjera, que era la ITT, que en aquellos momentos era una firma y un domicilio social en España. Como ustedes saben, esto configura una época en la que se plantea, ya en el período de la Senguda República, una polémica importante sobre la nacionalización de la compañía desde el punto de vista de su configuración nacional, no desde el punto de vista de la adquisición de todos los activos, y en 1945 ITT vende la Telefónica al Gobierno español.

La sociedad recibió entonces 57 millones de dólares por su participación, a los que se añadieron otros 31 millones de dólares en concepto de pago de débitos, de regalías y otros suministros, y el contrato primitivo fue sustituido en el año 46 por el actualmente vigente, que no difiere mucho del anterior. Este contrato, cuya validez inicial era de treinta años y que se renovaba o prorrogaba por la tácita, está en estos momentos pendiente de revisión precisamente en relación con los criterios del Gobierno de la Ley de Ordenación de las Comunicaciones. Entendemos que hay que aprobar la Ley de Ordenación de las Comunicaciones y luego revisar el contrato con la compañía.

Teóricamente hay una serie de mecanismos de control que parten de la designación de consejeros correspondientes por parte de la Administración del Estado de la compañía y de la existencia del delegado del Gobierno en la compañía. Estos controles han funcionado dudosamente en el pasado. Por una parte, la situación de absoluta preminencia que tenía la Compañía Telefónica en las telecomunicaciones, le permitía en cierto modo, como se ha dicho, ser un poder al margen del poder o, como afirman otros, un Ministerio sin Ministro. Es decir, que la compañía tenía un peso muy importante. Luego, por otra parte, curiosamente estaba la presencia de instituciones financieras importantes en el Consejo de la Caja, con una ínfima proposición de capital, lo que hacía que sin una contrapartida en cuanto a su aportación se tuviera una influencia bastante grande. Si añaden ustedes que también era en cierto modo un premio de consolación para políticos que dejaban de estar en activo, esto configuraba básicamente lo que era la dirección de la Compañía Telefónica Nacional de España.

Nuestra política en relación con la Telefónica tiene un doble hilo conductor; por una parte, el acentuar el carácter de servicio público de la empresa, y por otra, situar y aprovechar —y esto hay que reconocerlo— a la Compañía Telefónica como un eje fundamental del desarrollo de las telecomunicaciones en España, utilizando al máximo su potencial humano, tecnológico y económico, que es muy importante.

En este sentido, la Compañía Telefónica es un eje de servicio y de desarrollo industrial y telemático enormemente importante. Por ello, por primera vez en la historia de la compañía, hemos sentado en el Consejo de Administración no sólo a una persona que ha sido miembro de esta Cámara y que cesó como incompatible con su cargo como Presidente, sino también al Director general de Industrias Electrónicas e Informáticas, del Ministerio de Industria y Energía; al de Correos y Telecomunicaciones, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y también al director de Televisión. Por otro lado, se han empezado a hacer oficinas integradas de comunicaciones; se han abierto oficinas que facilitan la defensa de los intereses de los usuarios, y el año pasado, por primera vez en la historia, se ha hecho una subida de tarifas que no ha supuesto una subida indiscriminada en todos los conceptos.

Yo creo que todos ellos son signos de cambio, que comercialmente la Telefónica está vendiendo con este anuncio que ustedes conocen de «el nuevo tono», pero que realmente llevan detrás aspectos de cambio muy significativos.

¿Por qué nos encontramos en una situación que yo creo que afecta mucho a los ciudadanos y de la cual se hacen eco, con razón, los parlamentarios muy a menudo, y es que, por ejemplo, desde Madrid se puede hablar con una cápsula espacial, pero es muy difícil hablar con muchos pueblos que no tienen un teléfono público de servicio? Este es un hecho, como lo es el que el nivel de digitalización de la planta es excesivamente bajo, como el que la estructura de tarifas ha respondido más a criterios comerciales que a criterios de justicia y racionalidad, que los gastos financieros están también condicionando el nivel de inversiones, en fin, hay una serie de aspectos que hay que examinar de una manera muy detallada.

Por estas razones, creemos que debemos fijar los grandes objetivos y el marco de actuación y que la compañía debe de hacer el resto. En este sentido, se ha planteado por primera vez a la Telefónica un plan cuatrienal concertado, que en estos momentos está en examen por parte del Gobierno.

Nuestros criterios en relación con el desarrollo de esta política parten de una realidad, que es que la Compañía Telefónica Nacional de España, desde un punto de vista jurídico, es una sociedad mercantil anónima de Derecho privado, en la cual, el Estado tiene un 48,5 por ciento de las acciones y, al mismo tiempo, esta compañía comercial tiene un contrato con el Estado para explotar el servicio telefónico, que es un servicio básico de toda sociedad moderna, en régimen de monopolio.

Por tanto, en esta concepción no hay una tensión, que por otro lado no es española, sino que está planteada de una manera muy dramática en todo el mundo de las telecomunicaciones, y es que la empresa debe de cumplir con un servicio público y, al mismo tiempo, tiene una naturaleza mercantil y debe seguir dando a los accionistas un dividendo, porque los accionistas han invertido y han depositado su confianza en la empresa. Nosotros entendemos que en esta dialéctica, en esta tensión, tiene que moverse la actuación de la Compañía. El Gobierno no tiene intención de cambiar el carácter mixto de la Compañía Telefónica Nacional de España, como tampoco tiene intención de reducir su participación en el capital de la misma, como se ha puesto de manifiesto recientemente con motivo de la última ampliación de capital, en la cual, a través de las instituciones públicas, en este caso la Caja Postal de Ahorros, se ha procedido a cubrir aquella parte de la ampliación de capital que no fue cubierta por la Dirección

General de Patrimonio del Estado en el vigente Presupuesto por insuficiencia de dotación presupuestaria.

Otra cosa muy distinta, en este sentido, es que el Gobierno exija una actuación por parte de la Telefónica más acorde con los objetivos políticos conjuntos del Gobierno. Para ellos hay tres instrumentos básicos, que son el nuevo contrato del Estado con la Telefónica de definición de reglas de juego; el plan cuatrienal que defina y delimite los objetivos, y una fuerte administración de telecomunicaciones que actúe como elemento de control.

Con respecto a la administración de telecomunicaciones, ya les he manifestado los criterios y las líneas en que estamos trabajando; el contrato está en relación con los criterios que se aprueben por el Parlamento en relación con la ordenación de las comunicaciones y el plan cuatrienal está en estudio. En este sentido, no creemos que la dialéctica fundamental deba centrarse en si el Estado tiene el 48, el 46, el 51 o el 60 por ciento de las acciones, sino en cómo utilizamos los instrumentos antes mencionados para que exista una sintonía clara entre los objetivos políticos del Gobierno y los derivados de la naturaleza jurídica de la Compañía Telefónica Nacional de España.

En este sentido, no quiero lanzar el debate, porque es muy complejo y supongo que tendremos que hacerlo en otro momento, pero es un debate muy importante sobre todos los aspectos de incorporación de nuevos servicios y de terminales, debate que se ha llamado de liberalización de las terminales. Les puedo decir que si siguen atentamente, por ejemplo, la Prensa norteamericana en relación con la decisión de división, por un acuerdo anti-trust, por una sentencia anti-trust, con un acuerdo posterior de la ATT, de lo que llaman los norteamericanos la Mabel, y lo que está ocurriendo también en toda Europa, por ejemplo, el caso de British Telecom y lo que está ocurriendo en las Administraciones europeas, podrán ver que es un debate que, no en la Prensa especializada, en la Prensa diaria de los países anglosajones está llenando páginas. Sin embargo, aquí, en España, yo les puedo decir —no es una frustración— que el viernes pasado fui con el Consejero Delegado de la Compañía Telefónica, que me acompañó para el convenio de explotación, a firmar el Convenio Eutelsat, que es muy importante desde el punto de vista de las comunicaciones y en el cual, España cumple un papel esencial. Pues bien, lo explicamos a la Prensa, dijo que era muy interesante, esto en la dialéctica española, pero luego se habla de otras cosas. O sea, ya ven ustedes lo que a la Prensa interesan estas cuestiones. Yo creo que aquí realmente hay un debate que hay que desarrollar en la Ley de ordenación de las comunicaciones y también de cara al futuro, que es enormemente efectivo. Yo solamente lo apunto.

Aparte de los servicios, la Compañía Telefónica es una empresa no directamente industrial, pero tiene un «holding» industrial ligado a la misma, que es enormemente importante y que curiosamente tiene en algunos sectores de producción y de montaje un gran avance a nivel mundial. En España, yo creo que de vez en cuando tenemos que decir cosas, por ejemplo, que la red de IBERPACK, que es la red de admisión de datos española, es una red que ha hecho que el número de abonados sea hasta ahora casi el máximo de Europa. Los franceses están desarrollando la TRASPACK, que tiene más problemas, aunque nos pasarán pronto, porque tienen mayor desarrollo, pero nosotros vamos en cabeza, y la red IBERPACK se nos está pidiendo por muchos países la exportación —hay algunos problemas de tecnología con los países del Este por problemas de aportación de tecnología norteamericana—, pero en estos momentos, como les he dicho, la red argentina, la red ARPACK, está hecha por españoles. Esto es una cosa importante desde el punto de vista de la exportación de tecnología y de servicios, como otra serie de planes, y yo creo que valdría la pena que cuando se apruebe el Plan Cuatrienal Concertado de la Telefónica, yo mismo, incluso el Presidente de Telefónica, los expongamos aquí, porque podemos realmente sentirnos orgullosos de algunas aportaciones tecnológicas importantes.

En fin, en este aspecto también, en un momento de elaboración del Plan Electrónico Nacional tiene importancia saber en qué medida nosotros vamos a poder seguir no dominando ciertos mercados directamente —porque nosotros no somos una gran potencia hegemónica a nivel mundial—, pero sí cómo podemos aprovechar al máximo nuestras posibilidades en un mundo tan cambiante como es el mundo de las telecomunicaciones, de la informática y la telemática.

En este sentido se están planteando por parte de Telefónica a sus empresas participadas planes cuatrienales individualizados y planes operativos.

Por tanto, creo que, en conjunto, tiene importancia considerar este aspecto industrial y tiene también importancia que la Telefónica empiece a plantear, desde el punto de vista de su carácter de servicio público, una política de compras en muchos casos más diversificada y más exigente.

En conclusión, como ustedes ven, se puede decir en relación con la Telefónica que nosotros creemos que no hay que dejarla a su aire, como ha ocurrido en el pasado, ni tampoco que hay que reemplazar la dinámica que puede tener una empresa de este tipo por controles burocratizados, esterilizantes y masivos. Lo que hay que hacer es saber adaptar y conseguir esa difícil síntesis entre el servicio público y la empresa dinámica. De todas maneras, en sectores de futuro como es la transmisión de datos, como es el videotex, por ejemplo, todo este tipo de actividades, como es el facsímil, creemos que la Telefónica debe hacer el máximo esfuerzo, porque es bueno para los ciudadanos españoles y son cosas que también podemos exportar.

De manera evidente creo que se puede concluir en este caso que una empresa que tiene más de 60.000 trabajadores, unos ingresos de más de 300.000 millones al año y un potencial inversor de 160.000 millones, es una empresa que tiene un carácter absolutamente esencial, de perno, en todo el sector, no solamente en el servicio de telecomunicaciones, sino también desde el punto de vista industrial. Por eso creemos que el esfuerzo que se ha hecho con el Plan Cuatrienal —que, como les digo, en estos momentos está en discusión– es absolutamente fundamental y creemos además que tiene que ser uno de los temas que

desde el punto de vista de la expansión de los servicios telefónicos y telemáticos, desde el punto de vista de nuevas inversiones e instalaciones, de empleo, de financiación, de aportación de nuevas tecnologías, de relación con la industria, tiene un carácter absolutamente decisivo.

Esta es en líneas generales la situación. Ustedes me pueden hacer la crítica de que hay muchas cosas que están en marcha, quizá ninguna acabada, pero creo que en principio lo que se ha planteado en este año es, por una parte, la constitución de una seria Administración de las comunicaciones y las telecomunicaciones que en España no estaba estructurada y, por otra, que estamos dando una absoluta prioridad a los aspectos de policía y de ordenación del espectro que nos parecen absolutamente decisivos, y a la potenciación de los elementos básicos de todo el sistema de comunicaciones, que nos parecen asimismo decisivos para el futuro del país.

Teniendo en cuenta que he anunciado una serie de cosas que tienen fecha puesta y que van a concretarse en breve plazo, me brindo y me pongo a su disposición para otra sesión monográfica, en la cual se puedan ya exponer cuáles son las concreciones de estas grandes líneas, de estos objetivos de desarrollo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a abrir ahora el turno de intervención de los Grupos Parlamentarios. Como es costumbre, vamos a empezar de menor a mayor. El Grupo Mixto no desea intervenir. ¿Por el Grupo Popular? *(Pausa.)* El señor González-Estéfani y el señor Castroviejo.

El señor Castroviejo tiene la palabra.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Señor Ministro, muchas gracias por su muy completa exposición sobre los planes en comunicaciones que va a llevar adelante su Ministerio. Las preguntas que le voy a formular ahora están en la línea de inquietud que en el pueblo español, en el modesto españolito de a pie, laten en el sentido de que el servicio que hace algún decenio, o algunos años, funcionaba fabulosamente bien, el servicio más puntual, más ágil, que era el de Correos, hoy sufre un notable deterioro por los tiempos, la distribución en la llegada de las cartas, etcétera. En este sentido quisiera formularle varias preguntas: La primera, ¿cuáles son las razones de estas grandes demoras en la recepción del correo ordinario, que bien desde Madrid hacia la periferia o viceversa, o incluso en el interior de una misma provincia supone un plazo entre el depósito en buzones y la entrega al destinatario, en muchos casos de seis, ocho o diez días? ¿Hay previsto en este asunto un plan de acortamiento de tiempo, de agilización, bien en el interior de las administraciones de Correos por la manipulación de las cartas, bien en el transporte de dicho correo?

Y la segunda es relativa a las medidas de orden laboral que pueden haber influido en la suspensión del servicio en los sábados. En primer lugar, ¿cuáles son las razones para esa supresión del servicio postal los sábados? ¿No sería posible la manipulación en cartería, la entrega al transporte y la distribución posterior del correo los sábados, aquel correo de carácter ordinario, y no solamente como hoy está vigente únicamente para la correspondencia con franqueo de urgencia? Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Castroviejo.

El señor González-Estéfani tiene la palabra.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Señor Ministro, es evidente que la importancia de las comunicaciones ha crecido de manera fundamental, sobre todo cuando estamos encarando una nueva época posindustrial en la que la información va a ser probablemente en el futuro lo que más ocupe a la población activa de los países que entren en esta etapa posindustrial.

Por esa razón, yo creo que habría que ir enfocando ya una legislación específica que cubriera distintos campos. A mí me gustaría saber cuáles son las ideas del señor Ministro sobre estos temas, tanto por la parte de lo que tiene que ser la garantía de independencia de los medios de comunicación, o de telecomunicación, respecto al Poder ejecutivo, como la garantía de privacía; en definitiva, con la finalidad de garantizar las libertades constitucionales, pero también en otro orden de cosas. Teniendo en cuenta que hoy día ya se están realizando muchas operaciones mercantiles, muchas transacciones comerciales, vía télex, incluso hasta se va a enfocar el pago de multas, para llegar a estos límites, va siendo necesaria una legislación específica que contemple el soporte legal que tienen que tener determinadas comunicaciones en orden a su fehaciencia.

Querría preguntarle sobre el control de gestión de Correos. Evidentemente, Correos es un servicio que depende directamente de la Administración, es una Dirección General, pero yo creo que sería interesante saber, a pesar de que no tiene ingresos directos, porque los ingresos por franqueo van a parar directamente al Tesoro, si existe alguna evaluación económica del servicio de Correos, al menos en comparación con años anteriores. Tengo la idea de que hace bastantes años, Correos prácticamente era yo diría que casi rentable o, por lo menos, no perdía dinero, por decirlo de alguna manera, mientras que en este momento y quizá también por haberse perdido algunos servicios, como el giro telegráfico, que por lo visto producía una parte importante de los ingreso del Tesoro, quizá por estas razones en este momento estemos en una etapa en que esa rentabilidad no sea así. A mí me gustaría conocer algunos datos comparativos respecto a años anteriores.

Ha comentado usted que no es propósito del Gobierno el que la Compañía Telefónica Nacional de España deje de ser una empresa mixta y que también es propósito del Gobierno no disminuir el porcentaje de participación en esa compañía. Mi pregunta sería si, en todo caso y dada la afirmación del señor Ministro de realzar cada vez más su carácter de servicio público, tiene pensado lo contrario, que es aumentarlo; es decir, pasar de no ser mayoritario a serlo, dentro del capital de la Compañía Telefónica.

Quería comentar temas más específicos, que ya se han

traído a este Congreso en alguna ocasión en la etapa del Gobierno anterior, pero que creemos que siguen sin tener una contestación adecuada. Me refiero a los servicios al usuario de la Compañía Telefónica, a los servicios del teléfono, con el tema famoso del contador. Por fin existe un contador que pueden instalarse los ciudadanos en sus casas, pero nosotros entendemos que lo que hay que pagar por la utilización de este contador es un precio realmente abusivo, sobre todo si lo comparamos con otros servicios, como el que prestan las compañías eléctricas que, por el alquiler del contador, la cantidad a pagar es del orden de las 10 a las 20 pesetas mensuales, aquí son 300 pesetas mensuales. Sinceramente, no entendemos que esto tenga que ser así, porque cualquier usuario, que normalmente tiene el teléfono quince, veinte, veinticinco años, pagará del orden de 10 veces el citado contador. A mí me parece que es realmente abusivo, porque además está considerado como un lujo cuando realmente es un derecho del usuario medir su propio consumo telefónico.

El señor PRESIDENTE: Señor González-Estéfani, a mí me parece que esta es una cuestión más de gestión de la empresa que del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Se lo digo simplemente porque el señor Ministro puede contestar, pero la pregunta es bastante ajena a la política de comunicaciones.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Le dejo al señor Ministro al derecho a contestarme o no, pero voy a seguir con otro tema que quizá sea más importante, que es el plan de extensión de los teléfonos a las áreas rurales, de los que no ha hablado, a los que sinceramente creo que se les está dedicando muy poco dinero en relación con las cuantiosas inversiones de la Compañía Telefónica; no digo en este momento, sino también en etapas anteriores. A mí me gustaría saber cuáles son las inversiones reales para la extensión de teléfonos a las áreas rurales de este año en comparación con las de años anteriores y las que piensan dedicarse para el próximo año. Creo que existen unos criterios de modificación de lo que se entiende por núcleo urbano a efectos de instalación, sobre lo que también nos interesaría saber algo.

Por último, quería hacer una pregunta concreta, y es que los concesionarios de transportes de viajeros están obligados al transporte gratuito del correo. Realmente, yo pienso que aquí existe un agravio comparativo, por cuanto resulta que el servicio de Renfe, por el convenio que tiene con la Dirección General de Correos, establece un canon por la utilización de los ferrocarriles y, sin embargo, a los empresarios privados se les exige que este servicio se haga de una manera gratuita. Quería preguntarle si está en su mente el cambio de enfoque de esta situación.

Por mi parte, nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor González-Estéfani.

Por el Grupo Socialista, el señor García García tiene la palabra.

El señor GARCIA GARCIA: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecerle su comparecencia ante la Comisión. Habida cuenta de la complejidad del Departamento y de la necesidad de tratarse sectorialmente los temas y mucho más en concreto el de las comunicaciones, que tanta trascendencia tiene para el futuro industrial, no solamente industrial, sino para el futuro de la sociedad española, puesto que en todo el cambio de la información y de las comunicaciones va implícito un nuevo modo de ser, una nueva sociedad que surgirá tras el desarrollo posindustrial, el tirón que la política de este Ministerio puede dar a todo el sector industrial y al país es importantísimo y punto de arranque necesario para ello. De ahí que nos sintamos congratulados con esa información acerca de los cambios en la política de comunicaciones en lo que respecta al futuro de la telemática, a la informática, a toda esta modernización de las comunicaciones y de la red de transmisión de datos que nos ha expuesto.

Lo mismo podemos decir de los servicios postales, puesto que veníamos notando en los últimos tiempos al descenso apreciable en los servicios de correos, que afortunadamente parece que empezamos a recuperarlo a través de esta modernización; este era el único motivo por el que el servicio de correos había venido aumentando su déficit.

Anotamos también la creación de esta Dirección General de Telecomunicaciones, que creemos muy oportuna para la ordenación y utilización correcta de todo el espectro eléctrico, y la necesidad, que creemos que es imprescindible, de que España incremente la anchura de ese espectro radioeléctrico.

Necesitamos, quizá, una colaboración y un esfuerzo en investigación para ir hacia frecuencias más altas, como están haciendo otros países, y aunque en nuestro país estamos ya desarrollándolo, es a nivel escaso.

Estamos también de acuerdo con el planteamiento del servicio público de la Telefónica, con ese carácter mixto que creemos que debe seguir manteniendo, y pensamos que su colaboración e influencia en ese proceso industrial, a través de su centro de investigación y de las industrias con las que colabora, podría repercutir, y repercutirá de hecho, en ese desarrollo industrial.

Estamos de acuerdo y celebraremos que tengamos en el futuro alguna sesión monográfica sobre el plan cuatrienal, y su relación con el Plan Electrónico Nacional, porque pensamos, como el señor Ministro, que en el Plan Electrónico Nacional existe una fortísima influencia de los usuarios y, por tanto, del sector de telecomunicaciones, quizá una de las cosas más importantes.

Nos gustaría saber si se está haciendo algo sobre bancos de datos, si existe alguna relación con otros Ministerios acerca de la creación de bancos de datos propios. Efectivamente, la red de transmisión de datos está en servicio, pero necesitamos también que se creen bancos de datos propios, para no tener que depender de extraños.

Y nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor García García.

Señor Ministro, tiene usted la palabra para contestar a las preguntas que se le han formulado.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): En relación con las preguntas que me ha formulado el señor Castroviejo, en primer lugar, las demoras en el correo ordinario, efectivamente ha habido un cierto deterioro en los últimos años en los servicios de Correos. Por eso he hecho mención a los diversos aspectos de todo el Plan que se está aplicando en estos momentos. Yo no puedo compartir que se diga que las demoras normales son de seis, ocho o diez días. Lo que le pido a S. S. es que, en los casos en que se produzcan estas demoras, se ejercite un derecho elemental de todos los ciudadanos, que es la reclamación. Creo que ahí puede haber algún problema, evidentemente, pero no se puede hablar sistemáticamente de este tipo de demoras. Por el contrario, las medidas que he mencionado en cuanto a la duplicación del reparto de correspondencia, la entrega a domicilio, que no se hacía antes, de envíos de segunda categoría, de más de 500 gramos, y luego el Código Postal, que también facilitará el tratamiento del correo, realmente creo que van a contribuir todavía más a mejorar los niveles, e incluso me permitiría, si a ustedes les parece interesante, decirles que visiten el Centro de Selección y de Reparto Postal que está en la Estación de Chamartín, que es verdaderamente un centro importante, en el que se trabaja, además, con técnicas enormemente avanzadas, es decir, con la utilización de ordenadores, de máquinas lectoras y de mecanismos de selección que son realmente avanzados, y que cubre no solamente Madrid, sino que es un centro de redistribución para todo el país. Creo que allí podrían ver cómo funcionan las cosas en este terreno. Nosotros pensamos que es importante que la Administración se vuelva en eso transparente.

En cuanto al segundo problema que ha planteado, a nosotros nos preocupa mucho. Es un problema que guarda relación con las mejoras que hay en las comisiones de trabajo por parte de los empleados de Correos, y también con las limitaciones que tiene la actual estructura para poder concertar y pactar con el personal lo que ahora es prolongación de jornada, y antes era la jornada ordinaria de los sábados. Estamos tratando de resolverlo, pero, por ahora, el único mecanismo que tenemos es el de la correspondencia urgente. En esto hay una serie de razones que son muy complicadas de ver, porque como hay una intervención presupuestaria y una serie de controles, y todo esto tiene que ser autorizado de una manera expresa, es uno de los temas más complicados que tenemos en este momento.

Ahora, nosotros es una cosa que lamentamos y que queremos resolver, porque creemos que con un pequeño esfuerzo en la mejora de servicio, Correos está recuperando una serie de tráficos que no debía haber perdido, y esto está pasando en el último año.

En cuanto a las preguntas formuladas por el señor González-Estéfani, hay una primera que me parece que es enormemente general, sobre lo que él señalaba como garantías de independencia.

Yo creo que a lo que hace referencia S. S. es a cuestiones que yo no he apuntado porque desbordan del marco del Ministerio; en principio, tienen que ser contempladas por el Gobierno, pero no sé si se refieren al respeto y a la defensa de la privacidad de las personas en relación con la introducción de nuevos mecanismos y la telemática y la informática, o a otro tipo de cuestiones.

Le puedo decir que el Gobierno, en este aspecto, tiene sensibilidad y que, por ejemplo, en las Cortes ahora mismo creo que está nuestra adhesión a un convenio europeo, y además estamos considerando las reformas de la legislación española en este terreno.

También ha hecho referencia a otro tema importante, que es la necesaria adecuación de la legislación mercantil al nuevo tipo de prácticas, que a mí me parece ineludible. Nuestro Código de Comercio es de 1829, si no me equivoco, y está indudablemente bastante superado; es decir, que se encuentra absolutamente desfasado.

La reforma de la legislación mercantil es una reforma de esas que, en principio, son poco polémicas, que las hace la Comisión General de Codificación. Dentro del programa del Partido, antes de las elecciones, se reflejaban algunos aspectos de ella, y en estos momentos están en estudio, pero básicamente es una cuestión de Justicia, la reforma de la Ley concursal, la reforma de la legislación de sociedades anónimas, y también, en relación con los instrumentos cambiarios, principalmente, que son los que se ven sustituidos, como muy bien ha dicho S. S., por la introducción de nuevos elementos de comunicación.

Esto no es competencia del Ministerio, pero como miembro del Gobierno sí puedo decirle que, en este momento, hay borradores de anteproyecto de Ley que se están madurando.

En cuanto al control de gestión de Correos, yo no he hecho mención específica. Correos no ganaba antes; me parece que el mes de mayo de este año es el primer mes, desde la guerra civil, que Correos ha ganado dinero. Pero le puedo decir que el tráfico de enero a septiembre de 1983, teniendo en cuenta el retraso en la introducción de tarifas que se hizo en el mes de mayo, ha sido de 63.427 millones de pesetas, en cuanto a ingresos, y 74.412 millones en cuanto a gastos, frente a 55.092 millones en ingresos, y 68.322 millones de pesetas de gastos en igual período del año anterior.

Considerado tendencialmente este proceso, supone que en este año vamos a reducir el déficit en un 15 por ciento, en principio, pero que incluso, si las cosas van bien, podremos llegar a una reducción del 17 por ciento. Creo que es un dato significativo, porque supone una clarísima inversión de tendencia con respecto a los últimos años.

Estas son las cifras que traía; no sé si querrá alguna presentación más completa, pero estoy dispuesto a aportársela.

Para nosotros esto son buenas noticias, porque a pesar del retraso en la aprobación de las nuevas tarifas de Correos, básicamente todo esto que se está consiguiendo es por la recuperación de tráfico que se había desviado ha-

cia otros canales, y por la prestación y la oferta de nuevos servicios, que eso es también muy importante. Correos tiene que ofrecer servicios más sofisticados y más diversificados.

Luego me ha hecho una pregunta que yo creo que liga con la anterior, y se la voy a contestar, que es la de los contadores de teléfonos en relación con el carácter mayoritario también.

Desde el punto de vista de la filosofía, yo he dicho claramente que no creemos que el 51 por ciento tenga un valor mítico. ¿Por qué? Normalmente, los accionistas de los bancos privados controlan las empresas con paquetes muy inferiores. Un paquete familiar del 4 o del 6 por ciento, no en España, sino en Estados Unidos, da el control de un banco como puede ser el Chase Manhattan o el Bank of America. Hay una cierta mitificación al pensar que el Estado tiene que tener el 51 por ciento de las acciones para controlar. Esta es una tesis bastante discutible, y, además, hay otro problema, que se ha puesto de manifiesto, concretamente con algo a lo que hacía referencia antes, y si quiere nos vamos a las antípodas de nuestro planteamiento político en un terreno democrático, que es el caso del Gobierno de la señora Thatcher en Inglaterra. La señora Thatcher ha seccionado la estructura tradicional de las telecomunicaciones inglesas, y ha creado la British Telecom, que ha vendido el 51 por ciento a los privados. Es decir, que ella viniendo del PTT, y nosotros viniendo de otra situación, hemos llegado a un punto de equilibrio; pero, ¿por qué?, no solamente porque el Estado controle más o menos, ya que estamos aproximadamente en el mismo porcentaje de partición pública, sino porque el gran problema ahora mismo —y es un dato al que he hecho referencia al final de mi intervención— es que Telefónica, con un ritmo anual de 160.000 millones de pesetas, va a tener que invertir en el próximo cuatrienio cerca de 800.000 millones de pesetas, y ésta es una cifra muy elevada. En el caso de Inglaterra son 6.000 millones de dólares que, según el tipo de cambio, debe de traducirse en una cifra cercana al billón de pesetas. Y ¿qué es lo que pasa?, que en las telecomunicaciones hay una demanda de capital fresco impresionante, que plantea problemas a todos los países, y en esta demanda hay dos componentes: un componente básico, que es el que se puede denominar como red de transporte de las comunicaciones, por ejemplo, la digitalización, la introducción de la fibra óptica, todo este tipo de cosas, y, aparte de la red de transporte de las comunicaciones, lo que se le enchufa al teléfono. Tenemos que perder la visión de que al servicio telefónico se le pone en un extremo el teléfono clásico; es decir, hoy en día se conectan al teléfono muchísimas cosas, desde ordenadores, hasta centrales digitales, por ejemplo, de empresas, y servicios de otro tipo, y el problema que se plantea, que nosotros no tenemos resuelto, que se está discutiendo ya en otros países —y se podría ampliar esta reflexión a todo el tema de los satélites—, es si se va a tener que seguir la política de financiar, por parte de la compañía concesionaria o del servicio de la Administración, todo lo que se enchufe en el terminal.

Lógicamente, tiene que haber unas normas de homologación, dentro de ese monopolio natural. Los americanos han ido más allá y también lo están destruyendo; porque en Estados Unidos, lo que ha pasado con la ATT es que la han seccionado en ocho empresas, se han quedado con la parte que se puede denominar de mollar del sector, las grandes compañías se han quedado con las conferencias interurbanas, con el sector internacional, con transmisión de datos por satélite, y han dejado a los Estados federados las compañías de servicio rural. Imagínese lo que va a pasar con todas estas compañías en EE. UU., que son del orden de 1.500, que están ya en pérdidas; van a empezar a pedir ayuda y, al final, los agricultores, que tienen un peso importante en todos los países, y los ciudadanos de las zonas rurales van a votar en las próximas elecciones y, si el servicio telefónico les va mal, como está empezando a suceder, no les va a hacer ninguna gracia la política que se denomina como de desregulación. Es decir, que van a preguntar por qué tienen ellos que pagar y subvencionar esto, porque a una gran compañía se le haya ocurrido quedarse con la parte buena y dejarles la mala.

Es un tema enormemente complejo, pero lo que sí es cierto es que hace falta una grandísima cantidad de dinero, que no parece, en principio, por las dificultades que se ve que hay en Europa, que tenga que conectarse con el Presupuesto, que es mejor acudir al mercado de capitales y, además, que hay que reconsiderar la filosofía, incluso en el terreno de terminales.

Por eso, cuando usted pregunta por qué cobran 300 pesetas por el contador en el domicilio, yo tengo que decirle que no es porque sea un lujo, sino porque es un servicio que pide el ciudadano. La Compañía Telefónica, que tradicionalmente —y esto forma parte quizá del secreto de nuestro país y de otros países— no tiene sus equipos instalados para hacer la lectura óptica detallada, realiza un determinado tipo de lectura del recibo. Si un ciudadano quiere comprobarlo, va a tener que pagar por tener ese servicio; porque, además, seguramente de cara al futuro, cuando quiera tener más servicios que el mínimo, tendrá que pagar, y este es un problema que no solamente es de filosofía de servicio público, es un problema de poder hacer frente a la enorme demanda que está empezando a representar el teléfono o, mejor dicho, el servicio telefónico; porque ya hay que hablar menos de teléfono, del servicio que presta la red telefónica.

También le quiero decir una cosa que me parece muy clara, y es que, de cara a la política tarifaria del futuro, tenemos que acostumbrarnos a que el hecho de tener el teléfono no es el hecho básico que hay que privilegiar, sino la utilización de la red que supone el teléfono. Lo interesante es que eso se utilice al máximo, lo cual ya a plantear también problemas de reestructuración de tarifas. Por eso yo creo —y no estoy haciendo referencia a un problema que tenga que afrontar el Gobierno socialista de España— que este es uno de los temas más discutidos a nivel mundial. Yo he participado en foros en la exposición Telecom 83, donde precisamente presidí una mesa redonda sobre esto, y le puedo decir que ahora mismo lo que se está discutiendo de una manera feroz en Estados Unidos, en Francia, en Inglaterra, en Japón es este tipo de problemas,

porque resulta que con el enorme y rapidísimo desarrollo que están teniendo las telecomunicaciones, planes cuatrienales o trienales pensados ahora, quedan automáticamente casi superados.

En relación con esto, está la otra cuestión que usted ha planteado. Es decir, la opción de los teléfonos rurales y la extensión de las zonas urbanas en el extrarradio y el teléfono público de servicio.

Yo creo que se puede decir básicamente que, en principio, el Estado ha tenido que forzar a la Telefónica en este terreno, porque la Telefónica lógicamente, con unos criterios de tipo mercantil, tiene tendencia a mejorar y concentrarse en las zonas de máximo tráfico. Así pues, ¿qué es lo que se ha hecho? A través de la concertación con las Diputaciones, y ahora con las Comunidades Autónomas, ir a una cierta extensión de este tipo de servicios. En el plan cuatrienal hay unos criterios fijados en relación con la extensión del servicio urbano a zonas del extrarradio, de 300 habitantes, y también la instalación de TPS en zonas rurales, con unos criterios lógicamente a nivel inferior, me parece que son 30 habitantes.

Nosotros estamos estudiando cuidadosamente este tema, porque es uno de los aspectos que, en relación con los criterios de Telefónica, entendemos que es más conservador.

En estos momentos no está todavía absolutamente definida la cuestión, pero creemos que, en relación con estas obligaciones de servicio público, hay que forzar a Telefónica y, además, que también dentro de la concertación con las instituciones provinciales o las Comunidades Autónomas, hay que plantear cuáles son las prioridades desde el punto de vista político, que no las deben fijar la Telefónica ni el Ministerio, sino que tienen que hacerlo, por ejemplo, la Diputación o la Comunidad Autónoma, que paga una parte. Es decir, que esa es la vía que nosotros entendemos que se debe de seguir; no está cerrado el proceso, y por eso yo prefiero contestar con más precisión a esta pregunta cuando tengamos ya la cuestión cerrada con la Telefónica.

En cuanto a la pregunta concreta que ha hecho sobre transporte de viajeros, solamente le puedo decir una cosa, y es que no cabe aquí el agravio comparativo por una razón, porque con relación a las compañías concesionarias de servicios regulares de viajeros, en los pliegos de concesión y en las condiciones está contenido ese tipo de transporte. O sea, que si procedemos a la denuncia de las concesiones, tendrá que ser de todo, no de un solo punto. Por tanto, sabían perfectamente que tenían que ocuparse de este tipo de transporte.

De todas maneras —y ésta es una cuestión que en parte está siendo ya objeto de competencias delegadas y transferidas a las Comunidades—, a nosotros nos parece importante y la Dirección General de Correos lo está estudiando. Hay un tipo de líneas, que se llaman las líneas de débil tráfico, que dado el tipo de población que tiene España tiene su importancia en algunas zonas de montaña, del norte, o del interior, que realmente sí requieren tratamiento individualizado, porque el transporte de correos y de valores se hace a través del autobús que llega una o dos veces al día, y ahí sí entendemos que tiene que haber una consideración específica y discriminada. Y eso nos parece que es una cuestión importante desde el punto de vista del cumplimiento de los deberes de servicio público.

En cuanto a la pregunta que me ha formulado el representante del Grupo Socialista, le tengo que agradecer que le parezcan positivas las precisiones que he dado, sobre todo en cuestiones como la creación de la Dirección General de Telecomunicación. Me reitero en mi oferta en lo que respecta al plan cuatrienial y a la política del Gobierno en relación con éste, teniendo en cuenta que su gestor es Telefónica, así como también en relación con otro tema que he expuesto en la Comisión y cuya precisión se está acabando en estos momentos, y sobre el que creo que será importante tener en esta Comisión un debate, cual es el Contrato Programa de Renfe, y yo, señor Presidente, lo dejo para que lo incluya dentro de su apretada agenda.

Había también una cuestión concreta, que es el banco de datos propios. Realmente, ésta es una cuestión trascendental, porque el problema de dependencia tecnológica, incluso científica y cultural que tenemos en estos momentos es muy importante, y sobre el mismo estamos realizando un gran esfuerzo. Desde el punto de vista de Telefónica, se está haciendo un esfuerzo, en relación con determinados servicios bancarios y financieros, y con el Ministerio de Cultura hemos examinado incluso la importancia del banco de datos de un idioma como el español, para que no nos encontremos con que dentro de cuatro o cinco años lo hacen los japoneses.

Este es un problema enormemente grave. En estos momentos la cultura, el diccionario del siglo XXI es el banco de datos. Nos parece que es una cuestión estratégica y está también considerada e incluida en el plan cuatrienal, pero en relación con aspectos más amplios que afectan, yo creo, a Departamentos que no son sólo el mío. Estamos considerándolo atentamente y guarda relación con los servicios comerciales, con el servicio del video-tex e incluso con las relaciones que tenemos con los países hispanoamericanos, porque ahí creemos que tenemos una baza importante. Por ejemplo, lo que explicaba antes de la red de transmisión de datos, del ARPACK, y de lo que se está haciendo en otros países hispanoamericanos precisamente va en esta línea.

Creo que, básicamente, he contestado a las preguntas que se me han planteado. Sólo me queda reiterar esta voluntad de poner a su disposición el máximo de información.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Supongo que los Grupos Parlamentarios habrán tomado nota de los planes del Ministerio y si a su buen juicio se estimara conveniente una nueva comparecencia bien del señor Ministro o de algún miembro de su Departamento para informar sobre alguno de los planes aquí señalados, éste es un tema que corresponde decidir, como es lógico y todas SS. SS. saben, a los Grupos Parlamentarios.

Cabe la posibilidad, si así lo solicitan los Grupos Parla-

mentarios, de abrir un segundo turno de preguntas, sobre todo si alguna cuestión no ha quedado suficientemente contestada o si se desea una ampliación de datos al respecto.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor González-Estéfani.

El señor GONZALES-ESTAFANI AGUILERA: Cuando hablaba de la participación del Estado, precisamente también estaba pensando en esa macrocompañía, puesto que podría existir una tentación; tentación que me parece que de alguna manera existe de haber algo paralelo con la Compañía Telefónica Nacional de España a lo que se ha hecho con Campsa, por ejemplo. Lo pregunto, porque había oído algo sobre esto. En fin, me tranquiliza oírle. En todo caso, en cuanto a la división, teniendo en la mente lo que ha pasado con ATT en Estados Unidos, hay que decir que yo no sé si eso habrá tenido unas connotaciones negativas en cuanto al, quizá, deterioro de algunas de las empresas que a nivel local están explotando las líneas telefónicas, pero ha tenido, evidentemente, el valor de suponer un enriquecimiento en cuanto a las posibilidades, por ejemplo, de diversificación de sistemas, entre los cuales está la multitud de aparatos que han surgido y que se venden en el mercado en Estados Unidos; me refiero a los teléfonos portátiles, etcétera.

Este tema en España sigue estando sin solucionar, porque en este momento seguimos en una situación en la que, prácticamente, el que quiere comprarse en España o fuera de España un teléfono portátil, se lo compra, lo instala incluso, pero ahí hay un vacío normativo en este momento que quizá sea debido a que la filosofía de fondo no está totalmente solucionada en cuanto al papel que tiene que jugar la Compañía Telefónica y posibles compañías que pudieran moverse en este terreno dentro de un campo de competencia.

Por último, quiero decirle también que cuando hablaba de la independencia que tiene que quedar garantizada a través de la legislación, también estaba pensando en otra cosa, que yo sé que no es un tema exclusivamente del Ministerio de Transportes, aunque, como miembro del Gobierno, sí tiene que ver con las comunicaciones, como es, por ejemplo, el caso de la independencia de la televisión. La televisión tiene unas posibilidades tremendas si añadimos el cable o la fibra óptica a la radiofrecuencia, que, por ejemplo, en Italia ha hecho que en una misma ciudad puedan convivir 11, 12 ó 13 estaciones de televisión sin ningún tipo de interferencia entre ellas. Además, me parece que constituye un derecho fundamental de los ciudadanos el poder recibir comunicaciones a través de estos sistemas por parte de las empresas que deseen establecerse para ello.

Sé que es un tema muy trillado en el que el Partido Socialista ha expresado su filosofía en multitud de ocasiones, pero no puedo dejar, en una reunión de la Comisión en donde se nos está hablando del tema específico de comunicaciones, de tratar nuevamente el tema.

El señor PRESIDENTE: Agradecería que no se entrara en temas que soslayan ciertamente la política de comunicaciones, aunque tengan una cierta relación, como, por ejemplo, la comunicación de la televisión a través de medios no convencionales, es decir, el cable o la fibra óptica.

Tiene la palabra el señor Castroviejo.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Señor Ministro, respecto a mi primera pregunta, la relativa a la gran demora en el reparto de la correspondencia ordinaria, usted me ha retado a que quien se queje, formule la correspondiente reclamación. He de decirle que esto no siempre es posible, porque no siempre es correspondencia certificada y tampoco todo el correo ordinario lleva en el reverso el sello con el día de la recepción por parte de la administración correspondiente. Por tanto, esa reclamación no siempre se puede formular para que surta efectos.

En segundo lugar, respecto al tema del no reparto de correspondencia ordinaria los sábados, es cierto que tiene implicaciones laborales, pero he de recordar al señor Ministro que, por encima de los intereses, que son muy legítimos, de un colectivo de trabajadores, supongo que estarán los derechos de los usuarios, que son muchísimos más en toda España, a tener una recepción del correo ordinario más ágil y más en tiempo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Castroviejo.

¿Desea intervenir el Grupo Socialista? *(Pausa.)*

El señor Ministro tiene la palabra para contestar a las preguntas que le han sido formuladas.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Muy brevemente.

En relación con la última intervención del señor Castroviejo, yo no le he retado, le he pedido, y por una razón, porque los servicios públicos son una cuestión de la que entendemos todos, ya que son cotidianos, porque en principio todos los españoles tienen algún contacto con Correos, casi todos con la Renfe y con Telefónica y, aparte de eso, queda —yo le diría— la Iglesia católica; son cuestiones que no son muy especializadas, todo el mundo sabe eso.

Evidentemente, yo soy el responsable del Departamento, pero no puedo estar absolutamente al corriente de cómo se hacen las cosas. Sí tengo en ello un interés especial, y por eso, el Gobierno ha instalado las oportunas oficinas en la línea caliente y estamos con la política, por ejemplo, de la guía de derechos del pasajero, que supongo que la habrán recibido porque la estamos distribuyendo en el Parlamento, y vamos con la guía de derechos del viajero del ferrocarril y por carretera, y todo esto es para que la gente también se acostumbre a reclamar. Es decir, a mí me parece muy importante que más que seguir con la tradición española de quejarse en el bar cuando se toma una copa, lo que hay que decir es que esto no funciona y tiene que funcionar. En este año que llevo —que me parece que se cumple mañana— he prestado especial atención a que

los responsables directos de los servicios también tengan que soportar las quejas justificadas del público.

Por eso, yo no le he retado, le he pedido que se especifiquen lo más posible las reclamaciones, que creo que es una buena costumbre. Lo que pasa es que los españoles, como no hemos podido ejercer nuestros derechos civiles durante decenios, casi siglos, no estamos acostumbrados a hacer valer nuestros derechos como ciudadanos, y, además, como contribuyentes en el pago de impuestos.

En cuanto a las dos cuestiones que ha planteado el señor González-Estéfani, hay una primera importante, la diversificación de terminales, y creo que ha hecho referencia al teléfono sin hilos, que son éstos que se compran de contrabando. Eso está en estudio para poder prestar el servicio. No se produce la diversificación de terminales por la ruptura del monopolio ATT; en parte eso puede favorecerlo, pero básicamente también es por el desarrollo y la variedad. No sólo es poner el teléfono estilo clásico o el Teide, que está saliendo ahora, o el góndola, es precisamente la incorporación de muchos más servicios y posibilidades. Por eso antes he hecho referencia a esta cuestión.

Le puedo decir que, desde el punto de vista, por ejemplo, de servicios europeos, lo que es el latáfono, lo que está en estos momentos representando servicios como el Iberpax, son muy avanzados incluso con relación a los estándares y a las normas europeas. Ahora bien, también le tengo que decir que este Gobierno no está dispuesto a trocear lo que es la Compañía Telefónica para que la compre la ATT, ahora que va a cruzar el Atlántico. Es decir, yo estoy absolutamente en contra de eso. Este tema que estamos tratando es muy estratégico y de fondo.

Con respecto a la televisión, en primer lugar, hay un Estatuto de Radiotelevisión, que prevé un Consejo de Administración, con una garantía de independencia; además, con representantes de los Partidos políticos se pueden hacer las valoraciones que se quieran del mismo; pero yo entiendo que hay dos cuestiones distintas. Una es la introducción de la fibra óptica y el cable o también la antena vía satélite. La fibra óptica es un soporte, en cierto modo supone poder pasar la luz a través de la arena; es un avance muy importante que se está introduciendo también en el campo de la telefónica; pero es un soporte, no es una cuestión de filosofía. Estamos también considerando la posibilidad del cable. Es otro tema que está siendo muy debatido en Europa; yo estoy a favor de la utilización de las experiencias de cables instalados y no utilizados y de desarrollar este tipo de servicios para los usuarios. Creo que es distinta la filosofía del uso del cable, que va por una línea parecida a lo que es el hilo musical, al planteamiento que usted ha hecho en relación con el caso italiano, con absoluta libertad para la instalación de emisoras. Creo que también todo el mundo debe saber que en el caso de Italia, aparte de que la RAI, con un buen servicio y una buena cobertura de programas, está recuperando mucho en radio y en televisión, quedan dos o tres grandes cadenas privadas; lo que pasa es que en Italia también ha habido una época en la que no se ha ofrecido una calidad cultural muy grande, ha habido una multiplicación de la pornografía, por ejemplo, extraordinaria, a través de muchas televisiones privadas, de las redes municipales; pero, en principio, no se puede decir que esta política, que se considera absolutamente liberalizadora, haya supuesto un gran avance desde el punto de vista de calidad de la información. Cuando se habla de la filosofía del Partido Socialista en relación con estos temas, me gustaría decir que en muchos países europeos —se pueden citar Alemania Federal, Suecia, Gran Bretaña— no son únicamente nuestros hermanos de Internacional los que defienden estas cosas, sino que son las Iglesias, los Partidos liberales. Creo que entramos en un tema de filosofía política que no se refiere simplemente a la libre competencia frente al monopolio del Estado, sino que es una filosofía en torno al tema de la información, que entiendo que en estos momentos hay que replanteársela y avanzar, pero me parece que la defensa teórica del derecho absoluto a poder emitir, por ejemplo, en el terreno televisivo, conduce más a una situación muchas veces de desastre y de baja de la calidad que a una mejora sistemática de las prestaciones televisivas. Pero estoy de acuerdo con el señor Presidente —que me va a retirar la palabra— en que ésta no es una cuestión que veníamos a debatir hoy.

El señor PRESIDENTE: Efectivamente, señor Ministro.

Concluido el debate en torno a la comparecencia del señor Ministro, esta Comisión, y yo en su nombre, agradece, como es lógico, su presencia, su larga intervención y la información facilitada.

SOLICITUD DE COMPARECENCIAS ANTE LA COMISION (Continuación)

El señor PRESIDENTE: Pasamos, seguidamente, al segundo punto del orden del día, que se refiere a la solicitud de comparecencias.

En poder de la Mesa de la Comisión obran una serie de solicitudes de comparecencias procedentes del Grupo Popular, a cuya lectura vamos a proceder, comparecencia por comparecencia, con el fin de recabar el acuerdo, favorable o desfavorable, sobre las mismas.

La primera de ellas se refiere a don Eduardo Santos Andrés, Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, y a don Francisco García Revuelta, Subdirector general de Industrias Navales. Han sido requeridos conjuntamente para que informen sobre los planes de reconversión de la industria siderometalúrgica y naval y su especial incidencia en Salicie. ¿Están los señores Diputados a favor de esta comparecencia? *(Pausa.)* Queda aprobada por asentimiento.

Ha sido también solicitada la comparecencia de doña María del Carmen Mestre, Directora general de la Energía, y de don Alberto López García, Subdirector general de la Industria Nuclear, para que informen sobre la paralización del programa de centrales nucleares. Esta solicitud, tal como he indicado anteriormente, ha sido hecha por el Grupo Popular. ¿Están a favor de esta comparecencia los señores Diputados? *(Pausa.)* Se aprueba por unanimidad.

También se solicita la comparecencia de don Juan Nicolás Santamaría, Subdirector general de Infraestructura del Transporte Aéreo, para que informe acerca de la situación y planes sobre el futuro de la red de aeropuertos y aeródromos gallegos. ¿Se acepta por unanimidad igualmente? *(Pausa.)* Se acepta.

¿Señor Dávila?

El señor DAVILA SANCHEZ: Señor Presidente, sugerimos únicamente, aprovechando la ocasión de poder disponer de esa información, tener la posibilidad de enterarnos de la situación en general, no sólo en Galicia, sino de todos los aeródromos españoles.

El señor PRESIDENTE: Yo le aclaro que, en este caso, el Grupo Socialista, o cualquier otro Grupo, pueden solicitar una nueva comparecencia y ampliar, por consiguiente, la información. Mientras no sea así, la Mesa solamente puede aceptar el contenido de la propuesta formulada por el Grupo Parlamentario en cuestión, aunque esto no impide, obviamente, que incluso el interesado pueda, si lo cree conveniente, extenderse sobre cuestiones generales.

Ha sido solicitada también la comparecencia de don Luis Carlos Croissier Batista, Subsecretario del Ministerio de Industria y Energía, para que informe sobre la reconversión industrial y su especial incidencia en la industria gallega, excepción hecha de la naval. ¿Se aprueba también por la Comisión esta comparecencia? *(Pausa.)* Queda aprobada por unanimidad.

Se ha solicitado asimismo la comparecencia de don Enrique Moya Francés, Presidente del Instituto Nacional de Industria, para que informe sobre la política general del INI y su actitud ante los futuros planes de reconversión industrial, en especial sobre su incidencia en Galicia en los campos naval y energético. ¿Se acepta también por la Comisión? *(Pausa.)* Queda aprobada por unanimidad.

También ha sido solicitada la comparecencia de don José Ramón López Villares, Director general de Aeropuertos Nacionales, para que informe sobre el nivel de funcionamiento, rentabilidad y eficacia de los aeropuertos españoles, con especial énfasis sobre los aeropuertos gallegos.

El señor DAVILA SANCHEZ: Creo que no podrá asistir.

El señor PRESIDENTE: En ese caso, ¿se acepta por parte de la Comisión que la solicitud de comparecencias se refiera más al cargo que a las personas? *(Asentimiento.)*

En este caso, la solicitud de comparecencia se refiere al Director general de Aeropuertos Nacionales. ¿Se acepta la solicitud de comparecencia? *(Asentimiento.)* Es aceptada por unanimidad.

Se ha solicitado también la comparecencia de don Ramón Yáñez Juez, Director de la Administración Turística Española, para informar sobre el presente y futuro de la red de paradores y hoteles de ATE, y muy especialmente sobre el anunciado posible cierre del Parador Nacional de Porto Marín, Lugo. *(Risas.)* ¿Se acepta? *(Asentimiento.)* Por unanimidad queda aceptado.

Ha sido también solicitada la comparecencia de don Ignacio Fuejo Lago, Secretario general de Turismo, para informar sobre la política del Departamento sobre turismo, y muy especialmente sobre proyectos de futuro de los paradores gallegos dependientes de esa Secretaría de Estado. ¿Se acepta la solicitud de comparecencia? *(Asentimiento.)* Es aprobada por unanimidad.

Se solicita también la comparecencia de don Ramón Boixadós Male, presidente de Renfe, y de don Apolinar Rodríguez Díaz, miembro del Consejo de Administración de Renfe, para informar sobre la política de Renfe en relación con la red gallega de ferrocarriles, sus conexiones con el resto de España y previsiones sobre su futuro. ¿Se acepta también la comparecencia? *(Asentimiento.)* Es aceptada por unanimidad.

Ha sido también solicitada la comparecencia de don Pedro Sancho, Director de la División Naval del INI y del Presidente de Astano, sin que se especifiquen en el documento de solicitud los motivos de la comparecencia, aunque es presumible que tenga que informar sobre la reconversión del sector naval. ¿En Galicia también? *(Risas.)*

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Supongo que sí.

El señor PRESIDENTE: Agradecería al Grupo Popular lo aclarara.

El señor GONZALEZ-ESTEFANI AGUILERA: Para informar de los temas de su competencia en general.

El señor PRESIDENTE: Temas en general. ¿Se acepta la comparecencia? *(Asentimiento.)* Queda aprobada por unanimidad.

Se solicita también la comparecencia del Presidente del SEPES, para informar de las futuras actuaciones de dicho organismo, muy especialmente en lo que se refiere a la región gallega. ¿Se acepta también la comparecencia? *(Asentimiento.)* Queda aprobada por unanimidad.

También se solicita la comparecencia del Director general de Carreteras, del Director general de Puertos, del Director general de Obras Hidráulicas y del Director general de Servicios, para que informen sobre la política de sus respectivos Departamentos y su especial incidencia en la región gallega. ¿Se acepta también la comparecencia conjunta de los Directores generales señalados? *(Asentimiento.)* Es aceptada por unanimidad.

Tal como hemos indicado en la formulación del orden del día al comienzo de la sesión, hay una solicitud de comparecencia que se refiere al Consejo de Seguridad Nuclear. El texto que proponemos a la Comisión para hacer llegar a la Mesa del Congreso y que realice los correspondientes trámites, teniendo en cuenta que se trata de un organismo independiente de la Administración, es el siguiente. Si les parece, el señor Letrado dará lectura a la propuesta de resolución por parte de la Comisión.

El señor LETRADO: La Comisión de Industria y Energía, en aplicación del artículo 196 del Reglamento del Congreso de los Diputados, en relación con el artículo 201

del mismo, acuerda que se solicite la presencia en la misma, para el día y a la hora que se prevean, del Consejo de Seguridad Nuclear o quien de sus miembros este Consejo acuerde que lo represente, al objeto de intervenir sobre el informe de gestión del segundo semestre de 1982, que dicho Consejo ha remitido a las Cortes Generales, en aplicación del artículo 11 de la Ley de creación de dicho Consejo de Seguridad Nuclear.

El señor PRESIDENTE: ¿Se acepta la solicitud de comparecencia? *(Asentimiento.)* Por unanimidad se acepta.

También hay solicitada la comparecencia ante la Comisión, pedida en su día por el Grupo Mixto y aceptada por la Ponencia que trata sobre el Consejo de Seguridad Nuclear, del Director técnico del Consejo de Seguridad Nuclear. Se trata de un determinado miembro del Consejo. ¿Se acepta esta comparecencia? *(Asentimiento.)* Se acepta por unanimidad.

Por acuerdo de la Mesa, en principio, y a efectos informativos, se comunica a la Comisión que la solicitud de comparecencia del Consejo de Seguridad Nuclear trataríamos de que tuviera lugar el próximo día 14. En principio se preveía el 14 o, tal vez, el 15 en función sobre todo de que, con la consulta correspondiente al Consejo de Seguridad Nuclear, tubiera más posibilidades para una fecha o para otra. Esta es una información para los miembros de la Comisión. Según sea el resultado de esta consulta, el otro día de esa misma semana —es decir, si no fuera el 14, sería el 15—, por la mañana, comparecería ante la Comisión el Presidente del Instituto Nacional de Industria, comparecencia que en su día fue solicitada por el Grupo Socialista para informar sobre el PAIF, y aprovechando su presencia se trataría también la propuesta del Grupo Popular. Esto es a efectos informativos de los señores Diputados.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Señor Presidente, para una cuestión de orden.

Quisiera recordarle que, concretamente nuestro Grupo, tiene en este momento en trámite, por vía reglamentaria, una serie de comparecencias de determinadas personas ante la Comisión. Lo digo a efectos de las fechas que nos ha dado para las comparecencias de las personalidades del Consejo de Seguridad Nuclear.

El señor PRESIDENTE: Señor Pérez-Olivares, efectivamente, a su Grupo corresponde el derecho de reclamar ante la Mesa una interpretación distinta de la circulada por esta Presidencia, y este derecho puede dar lugar a que se cambie este orden del día, para lo cual quisiera recordarle que ese tipo de solicitudes de comparecencias tienen que ser firmadas, en último extremo, por el Presidente de la Cámara. Yo espero de los servicios de la Cámara y, por consiguiente, del Presidente que la firma del requerimiento hecho por la Comisión se hará teniendo en cuenta los pormenores que su Grupo pueda poner de manifiesto a la Mesa del Congreso. Es decir, creo que el derecho del Grupo está plenamente respetado en atención a esos trámites que ya figuran en el Reglamento.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Gracias, señor Presidente. De todas formas nos consta que los derechos de nuestro Grupo están perfectamente salvaguardados solamente con su Presidencia. No hace falta recurrir a instancias superiores.

El señor PRESIDENTE: Se lo agradezco mucho. A veces tengo la sensación de que no es interpretado así, pero le aseguro que hago lo posible para salvaguardar los derechos de todos los Grupos y de todos los señores Diputados.

Sin nada más sobre el particular, se levanta la sesión. Muchas gracias por la paciencia de estar hasta estas horas en el día de hoy.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.580 - 1961