



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984

II Legislatura

Núm. 42

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión Informativa

celebrada el jueves, 8 de marzo de 1984, con asistencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Campo Sainz de Rozas).

Orden del día:

- Delegación, en su caso, en la Mesa de la Comisión para la adopción de acuerdos en relación con el artículo 44 del Reglamento de la Cámara.
- Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para informar sobre la política general de su Departamento y, de un modo particular, sobre la compra de acciones de las concesionarias de las Autopistas del Atlántico y AUCALSA (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular).

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

DELEGACION, EN SU CASO, EN LA MESA DE ADOPCION DE ACUERDOS EN RELACION CON EL ARTICULO 44 DEL REGLAMENTO DE LA CAMARA

El señor PRESIDENTE: Abrimos la sesión, cuyo primer punto del orden del día se refiere a la delegación, en su caso, en la Mesa para la adopción de acuerdos en

relación con el artículo 44 del Reglamento de la Cámara. Esta delegación viene motivada por una resolución del Presidente del Congreso de 2 de noviembre pasado, en la que, al referirse a las posibilidades de solicitud de comparecencias por parte de las Comisiones, el Presidente establece en el artículo primero de dicha resolución que las Comisiones pueden delegar en sus respectivas mesas la adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento. En un segundo artículo dice que los acuerdos se tramitarán por conducto del Presidente del Congreso.

Por consiguiente, se trata simplemente de proceder al trámite de consultar a la Comisión si está de acuerdo en hacer esta delegación; es decir, si en cada una de las ocasiones en que se pida una comparecencia por parte de los Grupos Parlamentarios será suficiente el acuerdo de la Mesa o, por el contrario, debe discutirse en la Comisión la tramitación o no de esta solicitud de comparecencia.

El motivo de esta delegación, como ustedes también pueden comprender, se debe, fundamentalmente, a que se estima que a través de este procedimiento puede agilizarse la tramitación de las solicitudes de comparecencia, ya que en el supuesto contrario podría darse el caso de que en ocasiones la Mesa tuviera que convocar a la Comisión simplemente para un punto único del orden del día que se refiriese a solicitudes de comparecencia, lo cual, evidentemente, supondría un exceso de convocatoria, en algunos casos tal vez infundadas e innecesarias, a través de este procedimiento.

Como por parte de la Presidencia el tema me parece que está suficientemente explicitado, vamos a abrir, si a los señores Diputados les parece conveniente, un turno para clarificaciones o tomas de posición si al efecto se considerase conveniente por parte de los Grupos.

¿Algún grupo desea hacer uso de la palabra? (Pausa.)
Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente. A nuestro Grupo le parece muy lógico y razonable este tipo de norma y la aclaración de la Presidencia, y entendemos que es muy válida la propuesta. Por nuestra parte no hay mayor inconveniente.

Solamente quizá a efecto de que, de alguna manera, los Grupos pudieran estar informados previamente de las decisiones de la Mesa en este tipo de comparecencias, desearíamos que a través de los representantes de cada Grupo en la Mesa se pudieran conocer, con dos o tres días, las decisiones que va adoptar la Mesa de la Comisión respecto a esas comparecencias, no las decisiones en sí, sino el tipo de consideración. Voy a explicarlo un poco mejor.

Supongamos que los Grupos representados en la Comisión inician una petición de comparecencia sucesiva de diferentes personalidades, tanto el Grupo Parlamentario Socialista, el Popular, el Vasco, el Catalán, el Centrista, etcétera. Supongamos que aparece en la Mesa de la Comisión una secuencia de personas veintitantas o treinta seguidas; supongamos que no todos los Grupos tienen conocimiento de esta secuencia de personas; supongamos que la Mesa autoriza estas comparecencias, las solicita a través de la Presidencia del Congreso y puede ocurrir que a lo mejor estamos muy bombardeados de comparecencias en un momento de exceso de trabajo en Ponencias, en la propia Comisión, etcétera. ¿Habría la posibilidad de conocer, antes de que la Mesa tomara decisiones, por parte de los Grupos (en nuestro caso y en el caso de los Socialistas no creo que haya inconveniente porque tenemos representantes en la Mesa; quizá estoy hablando en nombre de otros Grupos), las comparecencias solicitadas

a efectos de que se trataran de demorar, de espaciar o de que no fuera un atosigamiento de comparecencias con carácter permanente? Esta es la única matización que hacemos. Quitando eso estamos totalmente de acuerdo. Más que matización es un ruego, como es lógico.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: A mí me parece que la medida en cuanto puede significar agilizar, y liberar a los miembros de la Comisión de reuniones que se pueden canalizar por otra vía, me parece una medida correcta; pero creo que la Comisión, la Mesa en este caso, debe tener en cuenta que en la misma Mesa hay muchos Grupos que no están representados y, por tanto, que no van a conocer ni se va a consultar respecto a las opiniones o medidas a adoptar.

En razón a eso, aún reconociendo lo anterior, desde el punto de vista de buscar la agilidad, yo no puedo estar de acuerdo con la medida.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor GRACIA PLAZA: Solamente para mostrar el acuerdo del Grupo Parlamentario Socialista con la medida que va en la dirección de agilizar el proceso de funcionamiento de esta Comisión. Todo lo que sea agilizar la vida parlamentaria entendemos que es positivo.

El señor PRESIDENTE: Quisiera hacer una aclaración adicional a mis palabras anteriores. Como ustedes saben las Comisiones no niegan nunca una comparecencia, es decir, tiene que haber motivos muy fundados para negar esta comparecencia. Esta práctica, que no tiene por qué constituirse en una obligación, es la que normalmente, creo yo, va a seguir la Mesa. Lo digo por una razón, porque si es así, si la Mesa tiene que dar visto bueno a todas las solicitudes de comparecencias, no hay ningún problema de tramitación, y en caso contrario lo que yo propongo es que la Mesa reuna, bien a los portavoces, o bien informe a los grupos que hayan solicitado la comparecencia para discutir o informar que hay alguna dificultad.

Por ejemplo, en el supuesto de que hubiese una comparecencia repetida en el tiempo y por espacio muy limitado; es decir, hoy ha venido el Ministro de Obras Públicas y mañana se solicita otra vez la comparecencia del Ministro de Obras Públicas, quizá parecería que no hay causa fundada y pudiera haber alguna oposición. Esto lo digo simplemente a título de ejemplo. Por ese motivo o por los que fueren creo que sería bueno el compromiso de esta Presidencia de consultar e informar a los Grupos en los supuestos en que hubiera dificultades, porque, si no las hay, se tramita la solicitud de comparecencia y el día de comparecencia sería comunicado a SS. SS., como es habitual, a través de las órdenes del día.

¿Hay consentimiento sobre esta interpretación? (*Pausa.*)

Tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Yo quiero insistir en esta cuestión, que para mí es una cuestión de principios. Estamos asistiendo en el desarrollo de la vida parlamentaria a un fenómeno que posiblemente no hay otra solución, pero que tiende a eliminar a los Grupos más pequeños.

Por ejemplo, se nos está convocando una riada de Comisiones y Ponencias a las que no es posible asistir, no solamente nosotros, que somos el Grupo Mixto, sino otros Grupos mayores.

Aunque reconozco que esa medida tiende a agilizar el trabajo, al mismo tiempo tiende a eliminar la actividad parlamentaria a los grupos más pequeños. Por esta razón insisto en que no estoy de acuerdo con ella.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

Evidentemente, usted tiene derecho a manifestar su opinión. Yo simplemente quisiera dejar sentado que no creo personalmente que su Grupo se vea perjudicado por esa medida, ya que no hay en principio criterios ni prácticas que puedan servir para negar una comparecencia que haya solicitado su Grupo, por consiguiente, no crea indefensión a su Grupo. Esta Mesa no puede resolver los problemas de las minorías o de la mayoría, pero sí tener cuidado en la indefensión. En ese sentido, la Mesa va a ser cuidadosa para que no haya indefensión por parte de su Grupo o de cualquier otro de esta Comisión.

Como el tema no da más de sí, vamos a suspender la sesión para reanudarla, seguidamente, con la comparecencia del Ministro de Obras Públicas que se encuentra ya esperando. (*Pausa.*)

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO PARA INFORMAR SOBRE LA POLÍTICA GENERAL DE SU DEPARTAMENTO Y, DE UN MODO PARTICULAR, SOBRE LA COMPRA DE LAS ACCIONES DE LAS CONCESIONARIAS DE LAS AUTOPISTAS DEL ATLÁNTICO Y AUCALSA

El señor PRESIDENTE: Señorías, vamos a empezar la reunión de la Comisión en la segunda comparecencia, es decir, la de las 10,30, cuyo orden del día, como ustedes saben, se refiere a la comparecencia del excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, que está con nosotros, para informar sobre la política general de su Departamento y, de modo particular, sobre la compra de las acciones de las concesionarias de las Autopistas del Atlántico y AUCALSA.

Como ustedes saben, esta solicitud de comparecencia fue hecha por el Grupo Popular y, por consiguiente, en lo que se refiere a su trámite va a haber una primera intervención del señor Ministro. Después de esta primera in-

tervención abriremos el turno a los Grupos Parlamentarios. Tal como es costumbre daremos la preferencia al Grupo Popular, puesto que ha sido el Grupo solicitante, y luego empezariamos de menor a mayor, tal como es, digo, costumbre en esta Comisión.

Después de este primer turno y de la consiguiente respuesta del señor Ministro, excepcionalmente, podríamos abrir un segundo turno, siempre y cuando se estimara conveniente por los señores Diputados, aunque referido a los temas concretos solicitados en la comparecencia.

En función de la intervención, etcétera, podríamos arbitrar también unos intervalos de descanso, bien para que SS. SS. preparen sus preguntas o bien para que prepare el señor Ministro sus respuestas. Es decir, según sea que la solicitud la haga el señor Ministro o la hagan los Grupos Parlamentarios. En este sentido quizá habría un poco de flexibilidad para agilizar el contenido del debate y concretar al máximo el tipo de preguntas y la toma de posiciones por parte de los Grupos Parlamentarios.

Sin más preámbulo vamos a abrir el orden del día con la intervención del señor Ministro.

Señor Ministro, tiene usted la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, cuando en el pasado mes de diciembre se sometió a la convalidación de la Cámara el Real Decreto-ley, por el cual se adquirirían por el Patrimonio del Estado las acciones de Autopistas del Atlántico y AUCALSA, se solicitó por varios Grupos Parlamentarios una ampliación de las condiciones y de las razones por las cuales se procedía a tal operación, y también se solicitó que se enmarcasen las mismas en una exposición de la política general que el Departamento tenía respecto al sector de autopistas.

Respondiendo a esos requisitos (y en aquel momento ya dije que me ofrecía para acudir a las Cámaras, dándoles las explicaciones que consideren suficientes o necesarias los señores Diputados) me encuentro aquí hoy para hacer una exposición suficiente de la política general del Departamento y referente a los temas concretos de las autopistas anteriormente citadas.

Como los señores Diputados saben, en el momento presente existen 10 sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje que ostentan la titularidad de las concesiones otorgadas con un total de 1.915 kilómetros, de los que 1.654 kilómetros se encuentran abiertos al tráfico.

El sistema concesional actualmente vigente basado en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, tiene como antecedentes más inmediatos la Ley de 26 de febrero de 1953, sobre construcción por particulares de carreteras de peaje; la Ley, de 22 de diciembre de 1960, de carreteras en régimen de concesión, y el Decreto 3225/1965, de 28 de octubre, sobre carreteras de peaje. A diferencia de la primera de las citadas Leyes, en la Ley de 1960 ya se preveía la posibilidad de que la obra fuese subvencionada por el Estado, así como el otorgamiento al concesionario de exenciones y bonificaciones tributarias, alargándose el

posible período concesional hasta un máximo de noventa y nueve años.

Entre los posibles beneficios a conceder se señalaban la calificación de preferente interés económico-social, bonificaciones fiscales otorgadas a las industrias de interés nacional y otros beneficios de tipo tributario, exención del gravamen por contribución general sobre la renta y la suscripción o adquisición en bolsa de valores de renta fija o variable emitidos por estas sociedades.

Al amparo de esta disposición se otorgaron concesiones como el puente sobre la bahía de Cádiz, hoy en día liberalizado de peaje, y el túnel de la Sierra del Cadi, cuya puesta en servicio se prevé en el actual año 1984.

Es necesario hacer notar el escaso énfasis que en las disposiciones citadas se hacía en relación con los estudios económico, financieros de las concesiones a otorgar, así como la ausencia de normas en cuanto a las características de la financiación, sin contemplarse para nada el capital social que deberían aportar las eventuales sociedades adjudicatarias, de tal suerte que los aspectos económicos-financieros, tan importantes en obras de esta magnitud quedaban ya relegados a un último plano, lo que puede considerarse como el inicio de los problemas económico-financieros que el sistema concesional ha venido padeciendo.

Por último, y en lo que se refiere al Decreto de 28 de octubre de 1965, sobre carreteras de peaje, cabe señalar que se promovió de conformidad con lo establecido en la Ley de 22 de diciembre de 1960, ya citada, y la Ley 90/1961 de 23 de diciembre, por la que se aprueba el Plan General de Carreteras, y en el mismo, en el Decreto, se definen como objeto de concesión la construcción, conservación y explotación del tramo Bilbao-Behovia, de la Autopista del Cantábrico y del tramo Barcelona-La Junquera, ampliable, en su caso, con los tramos Barcelona-Mataró, Mongat-Mataró, de la Autopista del Mediterráneo. En esta disposición se preveía que el concesionario pudiera disfrutar de los beneficios previstos en la Ley 55/0241960, ya comentados, así como el aval del Estado para garantizar los préstamos procedentes del mercado exterior de capitales.

En base a estas normas se promovieron sucesivamente una serie de Decretos-ley que vinieron a definir las condiciones a las que habrían de ajustarse los pliegos de cláusulas administrativas de diferentes concesiones a las que nos referiremos seguidamente.

El Decreto-ley de 22 de julio de 1966, autopista de peaje Barcelona-La Junquera y Mongat-Mataró, declarando, incluso, posteriormente, de aplicación a la concesión de la autopista Bilbao-Behovia, establece que a la sociedad concesionaria no le resultará de aplicación el artículo 111 de la Ley de Sociedades Anónimas, ni el 185 del Código del Comercio. Igualmente, contemplaba la libertad de amortización durante el primer quinquenio de la fase de explotación y el aval del Estado si así lo solicitaba la sociedad concesionaria para garantizar el 75 por ciento del total de los recursos ajenos procedentes del mercado exterior de capitales, cualquiera que sea la forma jurídica del préstamo.

Finalmente, disponía que el Estado facilitará al concesionario las divisas o monedas extranjeras precisas para el pago de los principales e intereses de los préstamos obligaciones que éste concierte en el exterior al mismo tipo de cambio de compra vigente el día en que se constituya el depósito o se efectúe la venta al Instituto Español de Moneda Extranjera de las divisas a que se refería el préstamo. A su amparo, se otorgaron las concesiones de Barcelona-La Junquera, Barcelona-Tarragona, y Mongat-Mataró adjudicadas a Autopistas Concesionaria Española; la de Villalba-Villacastín, Villacastín-Adanero, adjudicada a Ibérica de Autopistas Concesionaria del Estado; Bilbao-Behovia, adjudicada a Europistas Concesionaria Española; Sevilla-Cádiz, adjudicada a Bética de Autopistas Concesionaria del Estado; Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante, adjudicadas a Autopistas del Mare Nostrum Concesionarias del Estado.

Conviene poner de manifiesto que en relación con las concesiones citadas, en los pliegos que rigieron los respectivos concursos, se prohibía expresamente la identidad entre concesionario y constructor, pero no se prohibía la identidad entre accionistas y constructor. Esto, unido a que el procedimiento de contratación de las obras se establecía por el sistema de simple concurso, ha dado lugar, como más tarde se expondrá, a que en demasiados casos las obras de las autopistas concedidas hayan sido construidas por empresas que formaban parte del accionariado de la sociedad adjudicataria de la concesión.

Con aspiraciones de unificación de una normativa, como hemos visto, bastante dispersa, se promulga la Ley 8/1972 de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, que contiene el régimen jurídico básico en esta materia y que declara que el servicio constituye una actividad propia del Estado que el concesionario gestiona en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración concedente.

Como puntos a destacar de su contenido, cabe reseñar que el capital social correspondiente a la sociedad anónima concesionaria no podrá ser inferior al 10 por ciento de la inversión total prevista para la construcción de la autopista. Se establece un conjunto de beneficios tributarios, análogos a los de las normas anteriores, así como los beneficios económicos financieros de facultad de amortización de los elementos del activo, de acuerdo con un plan basado en el estudio económico financiero adjunto a la proposición presentada a concurso; aval del Estado para garantizar los recursos ajenos procedentes del mercado exterior de capitales, debiéndose determinar en cada caso la cantidad concreta que el Estado deberá avalar durante la total gestión del concesionario; seguro de cambio a los tipos de compra vigentes en el día que se constituye el depósito o se efectúe la venta al organismo competente de las divisas correspondientes a préstamos concertados en el mercado exterior de capitales; excepcionalmente, subvenciones a fondo perdido en los casos en que, por motivo de urgente interés nacional, sea aconsejable la promoción de una autopista, antes de

alcanzar ésta el umbral mínimo de rentabilidad, pudiendo consistir en metálico o en aportaciones no dinerarias; excepcionalmente también anticipos reintegrables durante los primeros años de explotación de las autopistas en los supuestos en que la recaudación sea insuficiente para atender los compromisos financieros adquiridos.

Parece, por la práctica, que siempre resultó conveniente para las autoridades en cada momento otorgar estos beneficios en su cuantía máxima, ya que así sucedió con generalidad, exceptuando las subvenciones a fondo perdido y los anticipos reintegrables que no han sido concedidos en ningún caso al amparo de esta Ley, ya que a la única sociedad que lo disfruta le fue otorgado en base a su normativa particular, anterior a la norma a que nos estamos refiriendo. Por último, la Ley fija en cincuenta años el plazo máximo de duración de estas concesiones.

Posteriormente, en enero de 1973, se aprueba, en cumplimiento de lo previsto en la Ley, el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión que junto con la Ley comentada constituye el régimen normativo vigente.

Al amparo de la Ley y el pliego de cláusulas generales aludido, se otorgaron las concesiones a las siguientes sociedades. El itinerario Zaragoza-Mediterráneo, de la autopista del Ebro, adjudicado a Autopistas de Cataluña y Aragón. Itinerario Bilbao-Zaragoza, de la autopista del Ebro, adjudicado a Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española. Itinerario El Ferrol-frontera portuguesa, de la autopista del Atlántico, adjudicado a Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española. Itinerario Burgos-Cantábrico, de la autopista del Norte, adjudicado a Europistas, Concesionaria Española. Autopista León-Campomanes, adjudicada a Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, y, demás de las concesiones ya expuestas, fueron otorgadas: el itinerario Montmeló-Papiol, de la autopista del Mediterráneo, fue adjudicado a Autopista de Enlace, Concesionaria Española, luego absorbida por Autopistas, Concesionaria Española, y el itinerario Bilbao-Santander, de la autopista del Cantábrico, adjudicado a Vasco-Montañesa, Concesionaria del Estado, hoy en liquidación al haberse rescindido la concesión.

Conviene asimismo poner de manifiesto que tres de las cinco concesiones otorgadas con anterioridad a la Ley de 1972, se han pasado, en virtud de lo permitido por la misma, al nuevo pliego de cláusulas generales, quedando en estos momentos con normativa específica solamente dos sociedades: Ibérica de Autopistas y Europistas, titulares de las autopistas Villalba-Villacastín-Adanero y Bilbao-Behovia respectivamente.

Una vez expuesto el marco normativo que regula las concesiones existentes, vamos a centrarnos en aquellos aspectos que estimamos que merecen una especial consideración o atención, en primer lugar, en relación con el capital social.

El artículo 185 del Código de Comercio establece al referirse a las compañías de ferrocarriles y demás obras públicas que el capital social de las compañías, unido a

la subvención, si es posible, representará por lo menos la mitad del importe del Presupuesto total de las obras.

Pues bien, tantos los Decretos-leyes, al amparo de los cuales fueron otorgadas las cinco primeras concesiones de autopistas, como la propia Ley de 1972, al amparo de la cual se otorgaron las restantes, declaran que el citado artículo 185 del Código de Comercio no resultaría de aplicación a las sociedades adjudicatarias, estableciendo porcentajes de capital que oscilan entre un mínimo del 10 por ciento fijado por la propia Ley de Autopistas, y aplicado en algún caso, a un 25 por ciento, como exigencia más elevada en alguna concesionaria concreta.

Es claro que en unas obras de esta envergadura, una proporción de capital social tan exigua tendría que abocar en un problema financiero, incluso en un desastre financiero o económico, habida cuenta del coste de los recursos ajenos y el gran peso que esta financiación estaba llamada a tener para suplir la mínima aportación de recursos propios.

Esta desproporción, propiciaba como he dicho por las normas concesionales, vino a complicarse con la admisión del cómputo, a efectos de porcentajes de financiación, del capital incorporado por las sociedades en base a la normativa de regularización de balances; todo ello, como consecuencia de la resolución favorable a esta tesis, dictada el 1 de diciembre de 1977 por el Ministerio de Hacienda, como consecuencia de un recurso interpuesto por una concesionaria contra la censura de cuentas practicada por la delegación del Gobierno, que no admitía que el capital incorporado por un mero asiento contable pudiese ser tenido en cuenta a efectos de las limitaciones establecidas en relación con este recurso.

Es evidente que, según los términos en que estaban concedidas las concesiones, el capital social, si bien escaso, habría de desembolsarse de manera que con los fondos aportados pudiesen financiarse inversiones reales; por lo que es necesario que dichas aportaciones lo fueran en efectivo o en forma equivalente a aportaciones en efectivo, pero no mediante procesos de regularización, que no se puede negar desde un punto de vista económico, que, de acuerdo con la normativa y fundamentos de la regularización de balances, la revalorización de activos responde a una actualización monetaria con indudable sustantividad económica, pero, por supuesto, sin una real aportación de recursos.

Desde el punto de vista financiero es también una evidencia que la regularización de balances, así como la posterior capitalización del montante resultante, no constituye un flujo financiero y, en consecuencia, no puede formar parte de las fuentes de financiación de las inversiones realmente efectuadas o a realizar en el futuro.

En definitiva, como consecuencia obligada de esta normativa, se ha llegado a la siguiente estructura financiera de las sociedades que componen el sector, con cifras referidas al 31 de diciembre de 1983. El capital social aportado en efectivo es de 55.736 millones de pesetas. Los recursos ajenos interiores, 58.522 millones de pesetas.

Los recursos ajenos exteriores, 344.816 millones de pesetas.

Como puede observarse, el capital social representa un porcentaje del 12 por ciento de los recursos totales, generando los recursos ajenos unos gastos financieros anuales que se sitúan en torno a los 40.000 millones de pesetas, es decir, casi de tanta entidad como el capital efectivamente desembolsado.

Es cierto que han variado mucho las circunstancias previstas en el momento de otorgamiento de las concesiones. La crisis energética, la recesión del tráfico, el fuerte incremento del costo de las obras, pero, sin lugar a dudas, la principal causa de la difícil situación que atraviesa el sector es su descapitalización y, en consecuencia, la fuerte incidencia del coste de los recursos ajenos que se han venido y tienen que venir financiando.

Segundo. En relación con el aval del Estado. Se trata de un beneficio del que gozan todas las sociedades concesionarias de autopistas, excepto una, la Iberpistas, Villalba-Adanero, anterior a la Ley de 1972, para la que se preveía su financiación en el mercado interior mediante la emisión de obligaciones. Contar con el aval ha sido de un especial interés para todas las sociedades concesionarias especialmente por dos motivos: primero, ha posibilitado su financiación ya que, de no haberse contado con él, ésta hubiera sido mucho más difícil en gran número de ocasiones. En segundo lugar, ha permitido la contratación de créditos en mejores condiciones.

Dentro de un panorama de endeudamiento elevado del sector, las cantidades avaladas por el Estado han alcanzado una magnitud realmente considerable, de modo que a finales de 1983, en millones de pesetas, los datos eran deuda exterior con aval del Estado, 178.453 millones de pesetas; deuda exterior sin aval del Estado, 166.363 millones de pesetas. Puede observarse que casi el 52 por ciento de la deuda exterior está avalada por el Estado.

En relación con el segundo cambio, nos encontramos nuevamente ante un beneficio del que gozan todas las sociedades concesionarias, excepto Iberpistas. Se trata de un beneficio de gran importancia para el sector pudiendo asegurarse que sin él la totalidad de las sociedades que lo componen se encontrarían sumidas en un verdadero desastre económico-financiero. Constituye, a no dudar, una auténtica subvención encubierta, toda vez que las cantidades que de él se derivan y cuyo coste corre a cargo del Estado, no lucen para nada en las cuentas de las sociedades, las cuales pueden llegar a presentar resultados positivos, dando incluso lugar al reparto de beneficios en ejercicios en los que la cuenta de resultado arrojaría un saldo negativo si se hubiese imputado al coste el seguro de cambio. Para dar una idea de su magnitud basta decir que la cantidad satisfecha por el Estado por este concepto correspondiente a operaciones del pago de intereses y devolución de principales, ascendía a 31 de diciembre de 1982, a cerca de 79.000 millones de pesetas, y que incrementada la cifra anterior con las cantidades satisfechas durante el ejercicio de 1983, se alcanza la cifra de 120.000 millones de pesetas. Por tanto, puede afirmarse con toda certeza que el seguro de cam-

bio constituye un elemento disfuncional y en alguna manera perturbador de la financiación. Efectivamente, es disfuncional puesto que los que se van a financiar se preocupan fundamentalmente de conseguir los intereses más bajos, ya que al tener el cambio asegurado, les puede importar poco cuál es la evolución de paridad divisas y pesetas y, por ello, inciden en aquellas divisas de menor coste de intereses, aunque sean las que puedan experimentar una mayor revalorización frente a nuestra moneda. Un ejemplo indicativo de este aspecto perturbador lo constituye la simple y cruda realidad de que en el momento presente existen créditos vivos en el sector de francos suizos contratados a 20 pesetas el franco, estando actualmente la cotización del mismo alrededor de tres veces esa cantidad.

Podría aludirse también, entre otros aspectos significativos, a la no sujeción de las sociedades concesionarias a lo establecido en el artículo 111 de la Ley de Sociedades Anónimas, que impide a éstas emitir obligaciones por una cifra superior al importe del capital desembolsado, puesto que aquéllas, aun debiendo presentar la forma de sociedades anónimas, están autorizadas a emitir obligaciones en montantes que oscilan entre el triplo y el séxtuplo de su capital social. Pero en este punto, desde que en 1977 los títulos de autopistas dejaron de ser computables para los coeficientes de inversión obligatoria de las Cajas de Ahorro, tiene menor importancia, ya que el aval del Estado y sobre todo el seguro de cambio, han hecho mucho más atractivo para las concesionarias, el endeudamiento exterior.

Nos detendremos ahora algo más en el sistema de contratación de obras.

La legislación anterior a la Ley de 1972, prohibía expresamente la identidad constructor-concesionario, no así esta Ley, que permitía el que la propia concesionaria, si bien con determinadas condiciones, pudiera acometer por su cuenta la construcción de la autopista, pero ni la una ni la otra decían nada acerca de la identidad entre constructor y accionista de la sociedad. En consecuencia, en numerosas ocasiones, las obras de las autopistas han sido ejecutadas por empresas constructoras que formaban parte del accionariado de la sociedad, debiendo haber resultado muy difícil para las mismas mantener un equilibrio de intereses entre el beneficio deseable como empresa constructora que ejecuta las obras y los menores costes deseables para la empresa adjudicataria de las mismas.

Todo esto, además, se ha visto propiciado por el procedimiento de contratación establecido que era el del simple concurso. Resultaba en consecuencia que la sociedad concesionaria podía elegir, de entre los recurrentes al mismo, el que quisiera, sin tener que atender a la oferta más barata, como hubiera sucedido si el procedimiento de contratación hubiera sido el de concurso-subasta, indispensable para obras de tanta complejidad y envergadura.

Es verdad que resultaría aventurado asegurar que las obras han resultado más caras de lo que debieran ser, pero lo que si es absolutamente seguro es que no resulta-

ron lo más baratas posible, toda vez que no se pudo contar en ningún caso con las «bajas» habituales de cualquier otro tipo de obras subastadas.

La identidad entre socio y contratista no ha sido algo aislado ni excepcional. En realidad ha sido bastante frecuente. A nivel de ejemplo se puede citar que en Europistas, de las cuales Ferrovial tenía el 37 por ciento, y John Laing el 26 por ciento, los principales contratistas fueron Ferrovial y Laing. En Bética de Autopistas, de la cual Dragados y Construcciones tiene el 33,3 por ciento, el principal contratista ha sido Dragados y Construcciones. En Autopistas del Mare Nostrum, del cual el Banco Central tiene el 55 por ciento y Dragados y Construcciones el 26 por ciento, el principal contratista ha sido Dragados y Construcciones. En Autopistas Astur-Leonesa, en la cual Huarte tiene el 44,8 por ciento y el Banco Hispano el 23,6 por ciento, el principal contratista ha sido Huarte; y así podríamos seguir en algunos otros casos.

En otro orden de cosas, por lo que se refiere al coste de ejecución de las autopistas, es importante señalar que, considerando el concepto de inversión en su sentido amplio, coincidente con el definido en el pliego de cláusulas generales vigente, es interesante destacar las importantes variaciones que ha habido entre el coste previsto por kilómetro de la autopista y el coste real.

Han incidido varias circunstancias para estas desviaciones: las indudables mayores tasas de inflación sufridas por nuestro país, la ejecución de un gran volumen de obra en períodos de tiempo diferentes de los previstos inicialmente, incremento de los costes del dinero en los mercados interior y exterior, modificación del trazado de algunos tramos, etcétera. Pero en cualquier caso, lo que es sorprendente es las grandes desviaciones que se han producido entre las inversiones previstas y las realmente realizadas. A nivel también de ejemplo se puede señalar que, mientras la inversión prevista, por ejemplo, en la Autopista del Atlántico era de 148 millones de pesetas por kilómetro, la inversión real en los tramos en explotación ha sido de 512 millones de pesetas por kilómetro. En la Autopista Bilbao-Behobia, la inversión prevista en oferta era 95 millones de pesetas por kilómetro; la inversión real ha sido de 211 millones de pesetas por kilómetro. En la Autopista León-Campomanes, astur-leonesa, la inversión prevista era de 196 millones de pesetas por kilómetro; la inversión real ha sido de 736 millones de pesetas por kilómetro.

Por último, por lo que se refiere a las previsiones realizadas en el momento de presentación de las correspondientes ofertas, en relación con la intensidad de tráfico que habrían de soportar previsiblemente las autopistas, igualmente se detectan importantes variaciones al compararlas con la intensidad media diaria que viene demandando el uso de estas vías, variaciones que se han producido a la baja en la práctica totalidad de las concesiones otorgadas desde el mismo momento de su puesta en servicio.

También, a nivel de ejemplo, pero me parece que es conveniente darlo, el tráfico previsto para la apertura de la autopista de Madrid-Sevilla era de 7.160 vehículos; el

tráfico real en el año de la apertura era 2.570, aproximadamente una tercera parte. El tráfico previsto para el año 1982, era de 14.560 vehículos; el tráfico real en el año 1982 ha sido de 3.930 vehículos.

Tengo datos de todas las autopistas: en la autopista del Atlántico, el tráfico previsto para la apertura era 11.700 vehículos; el tráfico real fue de 8.500 vehículos; el tráfico previsto para 1982, era de 12.800; el tráfico real ha sido 8.660.

Por ejemplo, en el tramo Castellón-Valencia, el tráfico previsto para la apertura era 13.160; el tráfico real fue 5.750; el tráfico previsto para el año 1982, y es espectacular la diferencia, era 34.570; el tráfico real ha sido 8.300.

Podríamos seguir pero, para no cansar a los señores Diputados, termino la enumeración.

Creo que, como resumen de todo lo expuesto, puede decirse que, tras los intentos legales fallidos de 1953 y 1960, las primeras concesiones de autopistas se instrumentan mediante unos Decretos-ley específicos en los que hay que señalar que carecían de apoyo en un plan general de carreteras puesto que las autopistas a que se referían no se contemplaban en el entonces vigente del año 1961; que no fueron precedidos de un estudio serio hecho por la Administración referido al tráfico previsible, estructura de los asentamientos de repoblación, existencia y condiciones de itinerarios alternativos, actividades económicas, etcétera; que tampoco se realizaron estudios ni proyecciones económico-financieras de las futuras concesiones por parte de la Administración, que asegurasen razonablemente su viabilidad y expectativas económicas. Y, en segundo lugar, que la situación sigue siendo sustancialmente idéntica tras la promulgación de la Ley vigente de 1972, que sigue las mismas directrices que los Decretos-ley que la precedieron.

Hay que puntualizar aquí que, como es obvio, aunque esta Ley se derogase y no rigiese para hipotéticas nuevas concesiones, el régimen concesional vigente de las autopistas en funcionamiento subsistiría en sus propios términos, dada su naturaleza jurídica bilateral.

En tercer lugar, sobre la base constituida por estos supuestos legales, las ofertas presentadas se caracterizan por lo general por las siguientes notas: tarifas propuestas muy próximas al límite máximo fijado por la Administración, acortamiento de los plazos concesionales fijados por ésta de forma que, carentes las ofertas de un previo estudio serio, podían hacerse unos planteamientos aparentemente muy positivos y brillantes, pero que exigía sesgar en otros sentidos, tales como que el tráfico previsto por los ofertantes era siempre muy superior al pronosticable, el coste de los recursos ajenos se estimaba a un nivel inferior al real de los mercados financieros y que el período de construcción que se hacía constar en las ofertas era muy breve, de forma que el costo de la obra pudiese presentarse como relativamente poco afectado por revisiones de precios. Hay que destacar también, en relación con lo que se ha expuesto antes, sobre la posibilidad legal de participar como accionista en una concesionaria y resultar después el contratista encargado de la construcción de la autopista, que el control de la conce-

sionaria era bastante fácil, ya que las grandes empresas constructoras integradas o relacionadas con ellas pertenecían a los grupos de sociedades cuya cabeza era algún banco que también figuraba como socio de aquella; y si se considera que además los proyectos no los redactaba la Administración sino la propia sociedad concesionaria, normalmente a través de filiales también pertenecientes al mismo grupo, y que, en fin, como también se ha señalado, el procedimiento de contratación de las obras legalmente establecido era el de concurso, se tendrá un cuadro bastante completo de la situación y se deducirán fácilmente los resultados que se iban a producir. Como principal y más claro, la recuperación con creces y a corto plazo, tanto por la empresa constructora como por la entidad financiera matriz —ésta a través de su actividad intermediadora y crediticia relacionada con la sociedad concesionaria— del escaso capital propio aportado para su constitución.

Además, los bajos topes legales de recursos propios facilitaban también el control de las sociedades concesionarias por las grandes empresas constructoras con una pequeña inmovilización en capital aportado que, como alguien ha dicho, no era muy superior a la fianza obligatoria para concursar a unas obras del volumen de las que aquí se trataba.

El sistema se montaba, se montó, sobre la práctica inexistencia de riesgos, al ser mínimos los recursos propios aportados, y una maximización de beneficios si se hubieran cumplido las previsiones contempladas en las ofertas y las adjudicaciones.

Sin embargo, lo que sí se ha producido es que el sistema ha creado un desplazamiento prácticamente total de riesgo sobre el Estado, puesto que siendo el endeudamiento exterior al 31 de diciembre de 1983 unas seis veces superior al interior (394.000 millones de pesetas con respecto a 58.000 millones de pesetas, respectivamente, y eso sin tener en cuenta que los préstamos exteriores están contabilizados en pesetas al tipo de cambio del momento en que se dispuso de ellos), tenemos la evidencia de que los servicios públicos, en alguna forma el Estado directamente, a través del seguro de cambio, tiene que asumir una parte muy importante del coste de toda la operación.

Otra consecuencia del pésimo estudio y diseño del sistema de concesiones de autopistas de peaje es la desviación de las previsiones efectuadas, tanto en la vertiente de gastos como en la de ingresos, lo que a lo largo de los años fue provocando, en buena parte de ellas, dilaciones, retrasos y aun suspensiones de las obras, así como la aparición de una numerosa serie de reales decretos modificativos de los pésimos términos de las concesiones, de las tarifas, del plazo, de los límites del aval, de la fecha fin de obras, etcétera, que, a la busca del equilibrio económico-financiero perdido, no abordaron ni una sola vez el problema de fondo y lo único que lograron fue elevar el nivel de endeudamiento exterior avalado por el Estado hasta límites insospechados.

Ejemplo terminante, pero no único, de esta historia son las dos sociedades que la Administración ha debido

adquirir hace pocas fechas en los términos del Real Decreto-ley 61983, a los que me refiero a continuación.

La concesión otorgada en 1973 a «Autopistas del Atlántico» comprendía un itinerario de 224 kilómetros, entre el Ferrol y la frontera portuguesa, que debía completarse en 1979. La situación de hecho, a 31 de diciembre de 1983, era de 86 kilómetros en explotación, 5 kilómetros en construcción (Elviña, los accesos a La Coruña) y los 133 kilómetros restantes no iniciados y con el plan de las obras en suspenso.

La sociedad, integrada por un conjunto de bancos — Banco Hispano Americano, Bilbao, Pastor, Noroeste y las Cajas de Ahorro Gallegas— contaba con una aportación en efectivo de 4.000 millones de pesetas y preveía una inversión total de 32.466 millones de pesetas y un endeudamiento máximo de 35.908 millones. Asimismo contaba con recurrir al aval del Estado hasta un límite de 13.462 millones de pesetas. La realidad ha sido otra. Por lo que hace a las inversiones, para una construcción de menos del 40 por ciento de la autopista, se han movilizado unos recursos superiores a 66.000 millones de pesetas; y el aval del Estado por su parte ha superado los 37.000 millones de pesetas. Unase a todo esto un tráfico inferior al previsto y se tendrá una perspectiva muy clara de cuál era la situación de la sociedad a lo largo de 1982. Cuando el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo decide intervenir, la entidad se halla al borde de la suspensión de pagos, con imposibilidad de refinanciar los vencimientos de su deuda, al tener agotado el límite de aval, y con unos socios que no estaban dispuestos a aportar ni una sola peseta más, sin duda por la manifiesta inviabilidad de la concesión, inviabilidad clara que, sin embargo, no les había impedido solicitar aumentos de tarifa, de plazo, de aval, a las Administraciones correspondientes, ni a éstas concederlos en diversas ocasiones, ya a finales del año 1970 y, sobre todo, entre los años 1980 y 1982.

Ante el crecimiento exponencial del endeudamiento, así el contraído como el previsible, había que actuar para poner fin a esta situación, pero haciéndolo con un procedimiento que debía cumplir un objetivo doble: por un lado, debía asegurar que el Estado minimizase los costos que le supondría la operación, ya muy gravosa en sí misma; por otro lado, debería asegurar la máxima continuidad de cara a los prestamistas exteriores, para evitar cualquier deuda que pudiese afectar negativamente a otras empresas españolas o al propio Estado, en un campo tan sensible como son los mercados financieros internacionales.

De ahí que el Departamento, primero, y el Gobierno, después, se decidiesen por la compra de las acciones a un precio simbólico, a pagar al fin de la concesión, en el año 2013, tal como recogió el Real Decreto-ley que la Cámara tuvo a bien convalidar el pasado mes de diciembre.

La situación de Autopista Concesionaria Asturleonense (AUCALSA) era análoga a la descrita, era otorgada en el año 1975, por un período de cuarenta y seis años, una longitud total de unos 90 kilómetros, cuya ejecución se contemplaba en dos fases, que después de algunas vicisitudes y cambios, también con retraso sobre las fechas

inicialmente previstas, se abrió al tráfico en agosto de 1983, con una doble calzada en la mitad de su recorrido y una sola calzada en el resto.

Los principales accionistas en este caso eran el Banco Hispano Americano, la empresa constructora Huarte y las Cajas de Ahorro de Asturias y de León que, junto con los restantes accionistas, habían aportado un capital en efectivo de 6.582 millones de pesetas.

En la oferta se prevía un coste para la primera calzada, en pesetas corrientes, de 15.865 millones, y un límite de aval del Estado de 6.780 millones, con un endeudamiento máximo de 32.000 millones, que se situaba en el año 1992.

También aquí, la realidad se ha encargado de poner en claro la absoluta inconsistencia de las previsiones efectuadas.

En efecto, la inversión necesaria para la puesta en marcha de la primera fase ha ascendido a 65.000 millones de pesetas, procedentes de créditos casi en su totalidad, y el aval del Estado se ha situado en 39.000 millones de pesetas.

En esta autopista, las circunstancias, en el momento de negociarse la entrada del Estado, eran todavía, si cabe, más desfavorables y complicadas, puesto que al riesgo inminente de suspensión de pagos se unía la imposibilidad tan siquiera de iniciar la explotación: AUCALSA, sociedad concesionaria, en el mes de agosto de 1983 no hubiera podido por sí sola ni pagar la nómina.

Por eso, antes de cerrar el acuerdo con los accionistas para adquirir las acciones, según lo efectivamente aportado y con pago aplazado sin intereses al año 2021, se suscribió un compromiso con los socios financieros —los bancos y las Cajas mencionados anteriormente—, por el que éstos se obligaban a otorgar, como así lo hicieron, créditos por importe de 9.500 millones de pesetas, sin aval, y en condiciones más favorables que las del mercado.

Esta financiación permitió abrir la autopista y comprobar que, sin perjuicio de las consideraciones de otra índole, el tráfico habido no llegaba a la mitad de lo previsto al otorgarse la concesión.

En suma, aquí también el Gobierno hubo de afrontar una situación sin salida y asumir los compromisos por unas claras y urgentes razones de Estado que, de no atenderse, hubieran dado paso a una circunstancia gravemente negativa para el interés general.

En definitiva, debe quedar muy claro que el Gobierno ha debido actuar así ante el apremio con el que estas sociedades planteaban la necesidad de ayuda y una actuación de la Administración para poder salir de una situación, para ellas sin solución posible, puesto que la iniciativa privada se negaba a aportar más medios económicos. Esa consideración, por tanto, y la imprescindible salvaguarda de intereses superiores fueron las razones de la acción efectuada. Y creo que ello ha quedado suficientemente claro en la exposición realizada.

Naturalmente, el Gobierno es consciente de que al actuar como lo ha hecho ha asumido un compromiso de mejorar, en todo lo que sea posible, la gestión de las

sociedades adquiridas por el Estado, optimizando su explotación.

Además, es indudable que durante un período bastante dilatado será preciso aportar, bien como capital, bien bajo otra modalidad, una considerable masa de recursos por estas entidades, con el fin de lograr, primero, la estabilización de su nivel de endeudamiento y, después, la eliminación paulatina de su deuda.

Para instrumentar y realizar estos objetivos ha parecido oportuno crear una sociedad estatal, la Empresa Nacional de Autopistas, cuyo carácter y funciones serán, en el momento presente, las de una sociedad «holding», porque resulta indudable que no sería aconsejable una gestión directa por la propia Administración, ni tampoco una mera gestión coordinada, siempre más problemática en la práctica que en la pura teoría.

Con esta empresa, concebida como una pequeña estructura de mando y dirección únicos de las sociedades integradas en ellas, es de esperar que se logre la máxima unidad y coherencia en la gestión de los intereses públicos en esta materia. Y es de advertir que su creación no generará costes para el Estado, puesto que las personas que figuren a su frente serán las mismas que ocuparán los órganos rectores de las dos sociedades integradas; criterio que se seguirá también en cualquier otro supuesto análogo de participación pública en el sector que pudiese darle.

No sería conveniente terminar sin hacer referencia a otra sociedad concesionaria, aunque no del Estado, pero también en una grave situación, con graves problemas, y nos referimos a Autopistas de Navarra.

En este punto, creo que con el fin de que la información a la Cámara sea lo más amplia posible, he de decir que por parte del Ministerio de Obras Públicas y por parte del Ministerio de Economía y Hacienda se está procediendo a instrumentar una operación referente a Autopistas de Navarra, en unión con la Diputación Foral, que es la Administración concedente, en términos análogos a los que se fijaron en los casos de Atlántico y Astur-Aragonesa o Astur-Leonesa, y por idénticas razones: existencia de problemas muy graves, inviabilidad de la concesión y necesidad de actuar rápidamente si se quieren evitar situaciones de crisis irreversibles, perjudiciales para el interés general.

Baste señalar que el endeudamiento al 31 de diciembre de 1983 era, en este caso, de 23.234 millones de pesetas (de ellos, 14.027 millones correspondientes a deudas en el exterior), y que, según todos los estudios y previsiones efectuados, de no realizarse nuevas aportaciones a la sociedad concesionaria, sostenidas durante largo tiempo, se llegaría al año 2014, último de la concesión, con una deuda pendiente y creciente de cerca de 300.000 millones de pesetas.

Desde luego, esta cifra es una cifra realmente teórica, ya que mucho antes se había producido la insolvencia de la sociedad, que ya ahora en estos momentos carece de posibilidades de obtener por sí misma créditos para refinanciación, una vez que agote el límite del aval del Estado previsto en la Ley de Presupuestos de 1983.

Se trata, por tanto, de una concesión sin salida, cuya problemática fundamental es el bajísimo nivel de tráfico, que en 1983 ha sido de 2.832 vehículos en el tramo Pamplona Norte y de 2.260 vehículos en el tramo Pamplona Sur, a pesar de que las tarifas de peaje han sido, debido a la Administración concedente, notablemente más reducidas que en las autopistas próximas de concesión del Estado.

En definitiva, al igual que en los dos casos anteriores, ante la inconveniencia política de insolvencia del Estado de permitir una actuación de suspensión de pagos de las empresas anteriormente referidas, ha sido necesario proceder a una actuación directa, desde luego no deseada, pero sí inevitable, a nuestro juicio.

Quede claro, por tanto, que cualquier expresión de nacionalización que se haya podido utilizar para la actuación del Estado en estas autopistas, es una expresión irresponsable en el sentido de que si bien es cierto que el patrimonio del Estado tiene que hacerse cargo de las mismas, en primer lugar, se hace cargo por solicitud directa de las correspondientes empresas y, en segundo lugar, se hace cargo como consecuencia de una situación lamentable por muchos aspectos. Creo que posteriormente tendré ocasión, a raíz de las preguntas que se planteen, de poder matizar más algunas de estas aseveraciones, pero creo que queda absolutamente claro que no correspondiendo a una ilegalidad de ninguna empresa, lo que sí corresponde es a una normativa errónea, una normativa lamentable, y yo me atrevería incluso a decir que a una normativa irresponsable de los bienes y recursos del Estado y del dinero de los españoles.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Ahora vamos a abrir el turno de intervención de los Grupos para hacer preguntas, a menos que, tal como habíamos quedado, los Grupos Parlamentarios soliciten un pequeño descanso para poder preparar sus intervenciones. *(Asentimiento.)*

Se suspende la sesión por cinco minutos. *(Pausa.)*

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión con un poco de retraso sobre el tiempo previsto, por lo cual pido disculpas a SS. SS., aunque también espero que comprendan que no es imputable a la voluntad de esta Presidencia.

Tal como quedamos, vamos a abrir el turno de palabra, dándosela al Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

Gracias, señor Ministro, por la amplia exposición que ha hecho sobre el tema de autopistas, bien es verdad que esperábamos quizá un planteamiento más general de la política del Ministerio, pero entendemos que la amplitud

de la exposición que nos ha hecho sobre las autopistas puede compensar, el seguimiento de la política del Ministerio y que éste se puede hacer en comparecencias posteriores.

Teníamos preparadas algunas preguntas sobre la política general del Ministerio, no exactamente sobre el tema de autopistas, y menos sobre el tema de la compra de acciones, que, si me permite el señor Ministro, las podremos ir haciendo, en el bien entendido de que naturalmente el señor Ministro está en plena libertad de contestarlas o no, porque entendemos que a lo mejor no venía preparado para poderlas contestar.

En mi caso concreto, con objeto de dar la palabra inmediatamente a los compañeros, y no sobre el tema de autopistas, sino sobre política general, tendría un especial interés en que me pudiera contestar cuál es la razón por la cual existiendo estatutariamente competencias exclusivas en ordenación del litoral y urbanismo, así como en vivienda, la gestión urbanística y del suelo específica integrada en aquéllas no está transferida todavía a la Comunidad Autónoma Gallega. Es un especial interés que como Diputado por la Coruña tengo en este momento.

Finalmente, me gustaría que me pudiera aclarar la razón por la cual en el último estadillo del Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda, respecto a la propuesta de distribución de viviendas de protección oficial, se adjudican a Galicia 45 viviendas de un total de 32.548, en comparación con otras Comunidades Autónomas, por ejemplo, Andalucía, 10.000 viviendas, 3.080 la Comunidad Valenciana, etcétera.

Para terminar, qué previsiones tiene, si tienen ya adelantado el estudio, sobre el enlace Pontevedra-Santiago, si finalmente va a ser esa doble carretera que nos anunció en su día, si va a ser una autovía o si se va a terminar esa autopista que, por lo que acabamos de escuchar, parece un poco más complicado.

Nada más, señor Ministro, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Trillo, pero sus preguntas son enormemente concretas, es decir, concretas como para formularlas a un Director General. El señor Ministro juzgará a su buen juicio si debe contestar o no, pero esta Presidencia se ve en la necesidad de resaltar que son preguntas concretas, que no se refieren nada más que a autopistas, y que aunque la Presidencia ha señalado antes que habría criterios amplios para la formulación de preguntas globales, preguntas globales son, a juicio de esta Presidencia, las que determinan la orientación política del Departamento, no la ejecución específica de esta política, que esto forma parte de las medidas concretas. Lo digo para no caer de nuevo en cuestiones reglamentarias.

El señor TRILLO Y LOPEZ MANCISIDOR: Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: Ya ha terminado su turno, señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Pido la palabra para agradecerle su aclaración, señor Presidente. Es que sus intervenciones a veces no dejan a los Diputados ni siquiera darle las gracias por sus intervenciones. Yo soy muy correcto y me gusta decirlo. Que quede claro que yo se lo advertí así al señor Ministro y, naturalmente, le disculpé «a priori» por si no consideraba oportuno contestarme, y así lo entendí.

El señor PRESIDENTE: Yo le agradezco sus palabras, señor Trillo, pero creo que la intervención de la Presidencia no es motivo para agradecer nada, sino una obligación que tengo que llevar a cabo, aunque a veces sea un poco ingrato el hacerlo.

Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor SISO CRUELLAS: Yo quisiera también agradecer la comparecencia del señor Ministro y más cuando fue él el que se ofreció a aclarar todos estos puntos en la discusión del Decreto-ley el día que se debatió en el Pleno.

Sabe el señor Ministro cuál fue la postura de nuestro Grupo ante aquel Decreto-ley, o sea, totalmente favorable a la decisión que había tomado el Gobierno en este aspecto. Ahora, de todas maneras, en la intervención de hoy ha parecido quizá que todo lo que rodea a las autopistas es malo y que todas las autopistas funcionan mal. Usted nos ha dicho que ha traído datos de todas, pero en cambio no nos ha hablado de la autopista Mongat-Mataró, de la autopista Barcelona-La Junquera, no nos ha hablado de la autopista Barcelona-Tarragona, ni la de Bilbao-Behovia, porque yo creo que en éstas los resultados han sido muy positivos; usted sabe que ha sido así en lo que respecta a tráfico y en lo que respecta a rentabilidad de estas autopistas que le he mencionado.

Algunos errores son justificables, por ejemplo, el problema de la autopista Sevilla-Cádiz, que efectivamente la previsión de tráfico ha sido muy equivocada, pero no se dice que estaba prevista para una potenciación del puerto de Cádiz, que no se ha producido. Podríamos comentar esto, pero lógicamente nos traería una discusión de horas y no es el momento oportuno para hacerlo.

Luego se puede hablar de los reformados, de la forma en que ha subido la construcción en los últimos años, etcétera.

Respecto a los quebrantos producidos por los seguros de cambio, y usted es un especialista en el tema, sabe que realmente tampoco es como lo ha planteado, no ha tenido en cuenta las disponibilidades en su momento del Banco de España como consecuencia de estos préstamos en dólares. Esto quizá nos lo explicará usted, porque es un experto.

O sea, que no es exactamente real el panorama que se nos ha planteado en relación con las autopistas, porque hay otras cosas que también han sido positivas y creo que sería conveniente resaltarlas.

En lo que respecta, ya concretándome a las autopistas que nos ocupan, en el Pleno dicen unas preguntas y siguen sin ser contestadas. Por ejemplo, el plan que piensa

seguir el Gobierno para el saneamiento de estas sociedades, de una manera concreta. En cuánto están calculadas las pérdidas anuales a partir de 1983. Para cuántos años se prevén pérdidas y en qué año se calcula será rentable la explotación de cada una de estas autopistas. Perdone el señor Ministro si voy deprisa. Si el peaje que está previsto para los próximos años será el establecido según la concesión actual o será mayor o será menor, o el que se requerirá para que la explotación sea rentable. Si se continuarán las obras según el proyecto de la concesión o se darán tratamientos alternativos en los tramos aún no constituidos en ambas autopistas, y si es así, cuáles van a ser. Me refiero también al tramo Santiago-Pontevedra, que ya se ha mencionado anteriormente. Esto en lo que respecta a autopistas, porque ya dije que la discusión nos llevaría mucho tiempo y no lo tenemos en estos momentos.

Yo quisiera también hacerle algunas preguntas de tipo general sobre la política general de su Ministerio. Por ejemplo, tenemos que, según una nota del propio Ministerio; este ha gastado en 1983 el 91 por ciento de su Presupuesto, y ha reducido la deuda en un 53 por ciento. Esto es muy loable. Pero resulta realmente sorprendente que si al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo le ha sobrado el 9 por ciento de su Presupuesto de inversión, que debe ser una cifra de alrededor de 10 a 15.000 millones de pesetas, no haya podido liquidar en su totalidad la deuda con los contratistas y ésta se mantenga en el 53 por ciento correspondiente a 1982. Realmente parece indicar o bien una falta de atención o bien incapacidad de gestión por parte del Ministerio, o una falta de voluntad de resolver este problema.

Yo le preguntaría por qué existe una deuda y por qué no se atiende puntualmente el pago de compromisos contractuales, como es la revisión de precios o las liquidaciones de obra, cuyos plazos de abono están fijados claramente en la legislación de contratos del Estado; máxime, como decía antes, si sobra al final del año dinero para pagar estas cantidades pendientes.

Quisiera hacer referencia, también, a las bajas que se producen en las licitaciones, que en algunos casos son superiores al 30 y el 40 por ciento.

Esto se está produciendo, como consecuencia de la competencia que hay y de la falta de demanda de construcción, por lo que las empresas se vean abocadas a enormes bajas. Pues bien, mi pregunta al señor Ministro es ¿cuál es su política en relación con estas bajas y cuáles van a ser las medidas que piensa adoptar para garantizar el cumplimiento en estas condiciones de los contratos y de la calidad de las obras, porque mi experiencia en este sentido me dice que es muy difícil cumplir el contrato y conseguir la calidad deseada de las obras sin que ello suponga quebranto irreversible para la empresa y sus trabajadores. Este es un problema de siempre que ahora se está agudizando y quisiera saber si el Ministerio va a tomar medidas al respecto.

Tengo aquí otras muchas preguntas, pero las reduciré al mínimo para no abusar en este turno que estoy consumiendo.

Tengo una serie de datos sobre la intervención del IPPV y hay que resaltar que, por ejemplo, en el año 83, según los datos de que dispongo, hasta noviembre, simplemente, había contratado el 38,7 por ciento de lo que tenía previsto y la reducción en la licitación ha sido de un menos 32,3 por ciento, o sea una reducción enorme respecto a la licitación. Por otra parte, en el mes de diciembre han aparecido unas cifras que prácticamente venían a regular el ejercicio y no las entiendo bien, por lo que me gustaría que me las explicara, si es posible. No queda claro que en el último mes se regule un desfase de un menos 32,3 por ciento.

Otra pregunta que deseo hacerle es sobre la promulgación en el «Boletín Oficial del Estado» del 25 de enero pasado —Real Decreto 3350/1983, de 21 de diciembre—, que establece los convenios de encargo de construcción de viviendas por parte del IPPV a sociedades estatales. Teniendo en cuenta que el Instituto de Promoción Pública de la Vivienda está encuadrado en un Departamento fundamentalmente inversor y gestor de las obras públicas y oficiales y dotado, por ello, de los servicios precisos, con mayor tradición y experiencia en dicho campo, ¿qué sentido tiene el sistema de gestión encomendada a través de posibles convenios con sociedades estatales, como sociedades interpuestas, cuando esto significa: ambigüedad en el régimen jurídico, un encarecimiento y unos mayores costes motivados por la compensación a los servicios, responsabilidades y gastos de gestión de las sociedades estatales interpuestas, cifradas ahora en un 3,5 por ciento, en lugar del 2,5 por ciento, ya existente hasta la fecha? Por estas razones, no creemos que éste sea un sistema adecuado de programación de viviendas y, en consecuencia, yo le pregunto al señor Ministro: ¿Estima económicamente positiva y administrativamente clarificadora una gestión del IPPV, como la que se hace posible a través de los convenios, cuyas condiciones se regulan por el referido Real Decreto 3350/83, con sociedades estatales, con participación mayoritaria de dicho Instituto? ¿Qué sociedades estatales se encuentran actualmente en estas circunstancias?

Esto en lo que respecta al IPPV. Luego, tengo otras preguntas.

El señor PRESIDENTE: Agradecería a S. S. que fuera lo más general posible. La primera pregunta ha sido de este tipo, pero luego ha ido ya desmenuzando demasiado las cuestiones.

El señor SISO CRUELLAS: Si el señor Ministro no tiene todos los datos que le he pedido, no tiene por qué contestar.

El señor PRESIDENTE: No es un problema de datos, es que cada una de estas preguntas puede dar lugar a la intervención del señor Ministro durante toda la jornada.

El señor SISO CRUELLAS: Lo comprendo, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Entonces, nos vamos a quedar todos con el deseo de conocer las respuestas con la profundidad y extensión suficientes.

El señor SISO CRUELLAS: Entonces, señor Presidente, reduciré estas preguntas.

Respecto del tema de los puertos, yo le quisiera preguntar ¿qué proyectos tiene el MOPU en relación con la presidencia de la Junta de Puertos? Sabe el señor Ministro que antes se elegía una terna, se mandaba al Ministerio y se nombraba al Presidente. Ultimamente, ha habido muchos cambios en este aspecto y tengo noticias de que van a haber más y más importantes en lo que respecta a las funciones de esa presidencia y de como va a ser elegido, será poco menos que un funcionario y no un señor elegido entre los de la Junta. Desearía que me aclarara este aspecto.

En cuanto a la Dirección General de Puertos, ésta está pidiendo a los consignatarios y estibadores una serie de datos, como son: medios de descarga, costos, número de jornales, empleados, etcétera.

El señor PRESIDENTE: Esa pregunta no es general.

El señor SISO CRUELLAS: Sí, porque se hace a nivel nacional.

El señor PRESIDENTE: Eso es prácticamente una cuestión administrativa.

El señor SISO CRUELLAS: Entonces, le pregunto al señor Ministro ¿con qué fin se hace esto, es simple confección estadística o tiene otro sentido?

Para terminar, señor Presidente, quisiera preguntarle al señor Ministro para cuando está previsto el remitir a esta Cámara el proyecto de Ley de aguas.

Nada más, señor Ministro, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Durán, para temas generales o relacionados con autopistas.

El señor DURAN NUNEZ: Muchas gracias. Es para un tema, no sé si general, pero sí que tiene una relación directa con las autopistas, y es que el señor Ministro recientemente, a través de sus Delegaciones en Galicia en este caso, ha hablado de que el puente sobre el Miño, tema del que ya habíamos tratado en la primera comparecencia del señor Ministro, estaría no sé si finalizado o comenzado en 1985. Como ésta es una fecha muy próxima y es un puente conjunto hispano-portugués, y como en la reunión que hemos tenido hace unos días con los parlamentarios portugueses ellos no tenían la impresión de que dicho proyecto se lleve a cabo en un plazo tan corto, le quiero formular al señor Ministro unas preguntas sobre este tema.

La primera es si se ha decidido ya el emplazamiento exacto del puente conjunto internacional sobre el río Miño. La segunda, si está evaluado exactamente el presupuesto que tendrá dicho puente. La tercera es qué tipo de

puede va a ser, si va a ser un puente mixto carretera-ferrocarril y si va a estar pensado para los pesos que tienen hoy día los grandes camiones TIR y los trenes portacontenedores, de gran peso, dado que, como sabe el señor Ministro, un tipo de transporte existente entre Galicia y Portugal y que utiliza los puertos nuestros, infrautilizados, es, por ejemplo, el transporte de grandes troncos.

Agradeceríamos al señor Ministro que nos aclarara estos temas.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Durán. Sólo le ha faltado preguntar el nombre del ingeniero que va a diseñar el puente. *(Risas.)*

Vamos a abrir ahora los turnos de Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias también al señor Ministro, precisamente porque, en mi opinión, lo más positivo de su intervención, que ha sido riquísima en elementos de análisis que permiten situarnos ante una realidad concreta, ha sido que se ha desarrollado de la manera menos general posible.

Escuchando al señor Ministro, yo pensaba que por fin habíamos salido de la situación en la que nos hemos encontrado a menudo, es decir, que habíamos dejado de experimentar la sensación con la que yo he salido de aquí muchas veces, tanto de las comparecencias como de los Plenos. Recordaba yo aquella anécdota del marido engañado que ve entrar a un hombre en su casa, se lo cuenta a un amigo y éste le pregunta: ¿Y tú qué hacías? Y él contesta: Yo, al tanto, al tanto..., etcétera. No digo lo último, porque no es necesario. *(Risas.)*

Con esa sensación he salido yo muchísimas veces de este Congreso, sobre todo en el periodo anterior, en el que he presentado múltiples interpelaciones, múltiples preguntas y mociones, encontrándome siempre en solitario a la hora de votar, yo a mi Grupo, sobre problemas que el señor Ministro ha planteado en este momento con mucha claridad. Yo creo que, por fin, hemos creado una filosofía que permitirá hacerles frente.

Yo estaba totalmente de acuerdo, y así lo he dicho cuando he tenido oportunidad, en que era totalmente necesario hacerse cargo de esas autopistas; hay un interés general y unas inversiones, independientemente de que sean más o menos rentables. Esa es una realidad, que hay que hacerse cargo de ellas.

Ahora bien, señor Ministro, yo estoy totalmente de acuerdo en que en este tema se obró totalmente apoyados en un hecho legal, que está ahí, y es muy difícil, por tanto, el tratar de encontrar responsabilidades concertadas. Sin embargo, yo creo que, desde el punto de vista didáctico, pedagógico y moral, no podemos hoy decirle a nuestro pueblo que tiene que hacer un mayor esfuerzo de solidaridad, y que lo tiene que hacer todos los días, sin explicarle previamente por qué se hace ese esfuerzo, para

que cada español tenga interés en velar por cómo se invierte su dinero, en ver quién lo invierte bien y quién lo invierte mal. Eso a mí me parece importante y, por tanto, es fundamental aclarar estas cuestiones.

En Asturias, señor Ministro, existía una inquietud general sobre la marcha de las autopistas y existía la sensación general de que eso no era viable. Algunos teníamos elementos concretos para pensarlo, porque nosotros nos hemos permitido visitar las autopistas incluso clandestinamente, siendo Diputados —porque no nos dejaban hacerlo de otra forma—, por los montes. Pero, en general, en Asturias había esa sensación que usted pintó aquí: que eso no era viable, que ahí se estaba invirtiendo dinero que era tirarlo, que se hacían obras que después se deshacían y se volvían a hacer otras.

En fin, la experiencia que representa que la empresa constructora controle al mismo tiempo la concesionaria, por ser mayoritaria, ahí resultó una experiencia sangrante. Y nosotros tenemos que ver connotaciones concretas que ha tenido eso, como el hecho de que se controlase a sí misma, el hecho de que a la constructora le interesase engordar la obra, aun sabiendo que iba a fracasar, que iba a quedar mal la concesionaria. ¿A ella qué le importa si ya sabía lo que iba a sacar? Eso se ha denunciado aquí, en las Cortes, con datos concretos y en múltiples ocasiones, y eso lo sabe el pueblo asturiano.

Por esa razón, señor Ministro, y creyendo yo que es necesario dar idea de que efectivamente tratamos de moralizar algo y tratamos, además, de que la gente sea consciente del esfuerzo que tenemos que hacer, a usted le preguntaron los medios de información en Asturias y yo le dije aquí el otro día ante el Director General de Carreteras, si no creía necesario hacer una auditoría sobre qué había pasado en esa autopista, y usted contestó que no. ¿Sigue pensando lo mismo, señor Ministro?

Por otra parte, usted cree que ha disminuido el tráfico, por encima de lo previsto, en un 50 por ciento; la verdad es que no se preveía mucho más tráfico, sino que se engordaban las cifras para justificar el esfuerzo, la sangría que representaba para el país la autopista. Allí se decía concretamente lo que iba a significar. Pero bien, ¿no cree usted, señor Ministro, que en esa recesión que se está produciendo, no solamente porque el peaje empieza a ser prohibitivo, sino por inseguridad de la autopista, no cree usted que sería interesante revisar la calidad de la obra? Habrá cosas que no se pueda, pero en cuanto a la calidad de la obra, ¿no sería interesante? Señor Ministro, aquí se ha denunciado cómo en un kilómetro concreto, en el kilómetro 11, se había producido una gran fisura, una fisura de varios metros, y se denunció que esa fisura se había tapado simplemente con un poco de grava y un poco de alquitrán y que necesariamente, en cuanto pasasen por allí camiones pesados, la fisura se iba a reproducir. Pues bien, usted sabe que ya a los dos meses de inaugurarse la autopista se abrieron grandes fisuras, se abrieron grandes socavones, etcétera. Bueno, hay algo que puede ser lógico, pero, teniendo en cuenta algo que usted señalaba aquí de las anomalías que se han producido, yo creo que

sería interesante analizar cuál ha sido la calidad de la obra realizada.

¿Y no cree usted también que, teniendo en cuenta ese salto tremendo, esa desviación en más que ha representado la inversión de 15.000 millones a 65.000 millones, de ciento setenta y tantos millones por kilómetro a setecientos millones, eso tiene responsabilidades concretas? Puede haberlas y creo que pueden ser aleccionadoras; por lo menos, advertir lo que representa la indiferencia ante un hecho que parece evidente. Por ejemplo, usted sabe, señor Ministro, de ese puente que un compañero dijo aquí que aparece en los libros de escuela, esa autovía que existe en un embalse. Primero estaba proyectado, y se inició, con dos calzadas, una por la margen de la derecha y otra por la de la izquierda, y luego les pareció mejor transformarlo en un puente, que es magnífico, que es bellissimo, que para el turismo tiene gran importancia, pero ha aumentado considerablemente el coste. Aquí se ha denunciado cómo tramos que estaban ya realizados en tercera o cuarta fase, salieron nuevamente a subasta. Y recuerdo esto porque fue la primera pregunta que hice yo aquí: por qué salía a subasta un tramo que ya estaba realizado en gran medida. Entonces, ¿no tendrán que ver algo esos túneles iniciados que luego se caen? Pero se caen habiéndose anunciado previamente, y la Prensa asturiana lo publicó, que esos túneles estaban mal realizados, que se iban a caer, y se cayeron, y en una ocasión mataron a tres personas. ¿No habrá ahí responsabilidades concretas, o por lo menos expresión de insuficiente solvencia en la caída de la obra? Creo que sería interesante tenerlo en cuenta, sobre todo como factor influyente en la desviación que se ha producido en los Presupuestos.

Por último, y no quiero cansarle más, porque a mí me parece que estamos en la buena vía, y para mí es suficiente, quisiera llamar la atención sobre un problema. Yo no tengo nada contra nadie, y siempre he tenido elementos que se perciben, o que percibe la gente, y nada más. Ahora bien, teniendo en cuenta que allí por lo menos el equipo dirigente de la concesionaria estaba ocultando la verdad y cuando se decía que no era viable decía que sí, cuando se decía que no había suficiente control, decía que sí, etcétera, ¿usted no cree que continuar, con la nueva filosofía, al frente de la concesionaria los mismos que han contribuido a crear esa situación, no cree usted que no es razonable?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo. Evidentemente, las preguntas son lógicas, sólo le agradecería que, si realmente usted tiene dudas en el supuesto de que haya responsabilidades que vayan más allá de las políticas, su Grupo o cualquier ciudadano puede acudir a la vía judicial. Lo digo porque imputar responsabilidades por fallecimiento y cosas por el estilo es algo que creo que debe ser en todo caso cuestión de una investigación más que de opiniones políticas por parte de los Grupos Parlamentarios.

Señor Fernández Inguanzo, muchas gracias de todas formas.

Bien, como no hay otro Grupo más que el Socialista, el señor Sáenz tiene la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer al señor Ministro la amplia información que nos ha suministrado. Yo creo que ha dado datos muy interesantes y bastante clarificadores, y en este sentido hay que agradecer también a la oposición la iniciativa de hacer venir al señor Ministro a explicar estos temas, aunque por las preguntas que la oposición ha hecho da la impresión de que han perdido un poco el interés por el objetivo fundamental de la comparecencia, que era el tema de autopistas.

Estas explicaciones de las decisiones que toma el Gobierno considero que son muy convenientes, porque en su exposición el señor Ministro yo creo que nos ha dado un panorama bastante importante, bastante clarificador, de cuál es la situación de las autopistas, y quizá es bueno que la opinión pública conozca estas cosas para que efectivamente queden plenamente justificadas todas las actuaciones que la Administración toma al respecto.

Yo quisiera hacer alguna breve reflexión en el sentido de que estamos en estos momentos, en este país, padeciendo las consecuencias de las previsiones optimistas que se dieron en muchos terrenos en los primeros años setenta, y hoy se hablaba de previsiones optimistas en cuanto a la intensidad de tráfico de nuestras posibles autopistas. Pero es que también había previsiones optimistas en el terreno de la siderurgia, en el de la construcción naval o en el de la generación de electricidad, y todas ellas han tenido como consecuencia un sobredimensionamiento que hoy tenemos, desgraciadamente, que pagar y es el Gobierno socialista el que tiene que hacer frente a unas decisiones que, desde luego, no le correspondieron a él, ni mucho menos.

Efectivamente, la situación que se nos ha descrito es una situación en la cual estaba muy presente el Estado-providencia: los beneficios estaban más en la construcción y los riesgos eran asumidos en buena parte por el Estado a través del seguro de cambio, a través de los avales y a través, en último término, de la nacionalización cuando las empresas no tenían salida. Creo que es un dato importante señalar que en 1983, haciendo una simple resta de los datos que nos ha dado el señor Ministro, parece que se emplearon 40.000 millones de pesetas en el seguro de cambio y que esta cifra es similar a la que se empleó en reposición de carreteras. Es decir, que buena parte del dinero que se podría estar empleando en la construcción o en la mejora de las mismas se tendría que estar empleando en las consecuencias de unas decisiones erróneas y un plan de autopistas cuyo fracaso creo que se ha demostrado patentemente con la intervención del señor Ministro.

Yo solamente le haría una pregunta, señor Ministro, redundando o abundando en una pregunta que le ha formulado el Grupo Popular, en el sentido de si hay alguna concesionaria que en estos momentos tenga beneficios y una estructura financiera saneada, sin los costes que se trasladan a la Administración pública que significa el

seguro de cambio. Es decir, si no estuviera el seguro de cambio, ¿habría alguna de las empresas concesionarias hoy que tendría una estructura sancada y que obtuviese beneficios?

Nada más y muchas gracias por sus manifestaciones.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Sáenz Lorenzo. ¿Va a intervenir alguien más del Grupo Socialista? (Pausa.) Tiene la palabra el señor Triana.

El señor TRIANA GARCIA: Muchas gracias, señor Presidente.

Muy brevemente, porque en el Pleno del 13 de diciembre ya tuvimos ocasión de exponer nuestra posición de apoyo al Decreto-ley por el cual el Estado adquiriría las autopistas Astur-Leonesa y de Galicia, la del Atlántico.

Yo, simplemente, quisiera destacar la bondad de la gestión de la compra de esas autopistas por parte del Gobierno desde el punto de vista del interés público, de la defensa de esos intereses, en cuanto que se ha conseguido un convenio con los accionistas, se ha conseguido, en el caso de Astur-Leonesa, ese crédito-puente al que hacía referencia al Ministro en condiciones por debajo del mercado, de manera que los socios financieros han hecho frente a sus responsabilidades, y el plazo para el pago de la compra, etcétera. Todo ello significa una gestión que nosotros consideramos muy correcta en defensa del interés general, con criterios de economocidad del gasto público, lo cual nos parece muy importante.

Queremos destacar la gravedad de la situación que se había creado en esas autopistas, en el sentido de que se habían convertido en verdaderas máquinas de perder dinero que podían arrastrar hasta situaciones imprevisibles a los propios accionistas, dañando de una manera muy especial a los accionistas más modestos o menos poderosos que había en algunas sociedades, como, por ejemplo, algunas Cajas de Ahorro que han podido verse gravemente dañadas por la operación y que, sin embargo, no han participado en la medida de otros socios en los posibles beneficios que se hayan derivado del conjunto construcción-concesión.

Pero, como dijimos en el Pleno de diciembre, esto es una llamada de atención que el Gobierno ha fijado claramente en las medidas que ha tomado, tanto en la adquisición de estas sociedades como en la creación de la empresa nacional de autopistas, puesto que la Ley de 1972 a que se refería el señor Ministro era un verdadero estímulo para inducir a actuaciones empresariales verdaderamente aventureras, en las cuales se perdía de vista todo sentido de responsabilidad de los propios accionistas de la sociedad y hacia la sociedad entera.

Dicho esto, sólo me resta plantear al señor Ministro que nos amplíe en lo posible el futuro más inmediato. En este sentido, se ha referido a las autopistas de Navarra. ¿Hay en el horizonte alguna perspectiva similar a ésta que se puede plantear en cuanto a su gravedad y, si es posible, qué perspectivas más inmediatas hay para lograr esa estabilidad de la deuda en estas dos sociedades de las que ahora el Estado es titular para conseguir una refinanciación de la deuda en mejores condiciones, etcé-

tera, y el futuro en cuanto a la gestión pública de este área de las autopistas? Nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Triana. ¿El señor Ministro desea un pequeño descanso para ordenar sus respuestas?

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): No hace falta; gracias.

El señor PRESIDENTE: En ese caso, tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): No quiero un descanso porque, la verdad es que las preguntas son tan dispersas que, aunque tuviese un descanso, sería incapaz de ordenarlas.

El señor PRESIDENTE: Se trata simplemente de dar a S. S. las mismas ventajas que tienen los señores Diputados.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): Se lo agradezco a la Presidencia, pero en beneficio de todos intentaré ser conciso, breve y lo más preciso en contestar a las preguntas, aunque me temo que en algún caso concreto no voy a llegar al grado de exactitud o precisión con que se me ha preguntado.

Efectivamente, aquí se me han hecho preguntas, algunas referentes al tema autopistas, otras con carácter general sobre la gestión del Ministerio. Yo voy a intentar responder a todas, insistiendo en que a algunas contestaré con más precisión y a otras con menos, pero intentaré contestar a todas.

El señor Trillo me ha hecho unas preguntas referidas a problemas de la Comunidad gallega, tanto a nivel de competencias transferidas como, en un caso concreto, sobre el que me alegro que me haya preguntado, con relación al tema de las viviendas, de esas 48 viviendas que dice la Comunidad que es con lo único que tiene fondos para construir en el año 1984.

Respecto al proceso de las transferencias, este Ministerio ha trabajado intensamente en el último año, de tal forma que podemos decir que en las fechas actuales, salvo en el tema de obras hidráulicas, por razones fácilmente de explicar, ya que de alguna forma se relaciona indudablemente con el desarrollo de la Ley de Aguas, excepto en este tema, repito, yo diría que prácticamente está a punto de completarse el proceso de transferencias en todas las competencias del Ministerio. Lo cual no quiere decir que todas las Comunidades hayan aceptado. De hecho la mayoría han aceptado, tanto sea en viviendas, en carreteras, en ordenación del territorio, de urbanismo, etcétera; casi todas las Comunidades han aceptado. Es indudable que algunas Comunidades —algunas, más bien pocas— plantean unos niveles de exigencias que, a juicio del Gobierno y, desde luego, a juicio de este Ministro, no son aceptables porque se crea una disparidad o

desigualdad entre unas regiones y otras, o unos ciudadanos españoles y otros, que nos parece que no son tolerables.

Nosotros hemos planteado, como digo, un sistema de transferencias que ha sido aceptado por la mayoría, lo cual quiere decir algo a favor de su bondad, y si alguna en concreto no se acepta, creo que hay que preguntarle a la Comunidad por qué no la acepta y no al Ministerio, que no está haciendo ninguna discriminación con respecto a ninguna Comunidad y, sobre todo, no quiere que se plantee la transferencia en ningún caso en términos de discriminación a favor de unas o en contra de otras. Eso está claro.

Respecto a la vivienda, éste es un tema muy importante —me alegro que me lo plantee—, porque en los Presupuestos de 1984, de los que se ven los resultados a lo largo de este año (el Ministerio, obviamente, los estuvo preparando a lo largo de la primavera, que es cuando se preparan, en primavera-verano de una forma avanzada con el proceso de transferencias), se preveía, concretamente a nivel de viviendas de promoción pública, que son a las que creo que se está refiriendo, la realización, la ejecución de 30.000 viviendas para el año 1984, de acuerdo con las cifras que luego se han venido plasmando en el Plan Cuatrienal de Vivienda.

En este momento no tengo las cifras correspondientes, pero a Galicia sí que le correspondían unos cuantos miles de millones de pesetas. Ignoro la cifra, pero supongo que para la construcción de unas 2.000 viviendas. Ahora bien, lo que ocurre es que, tal como está el sistema de transferencias, tal como están consignados los fondos a través del Fondo de Compensación, la Comunidad es libre para que esos fondos que, en principio, en la planificación de la Administración central son suficientes y están destinados a una función concreta, que es la construcción de vivienda, los dedique a otra función. Entonces, lo que aquí ha ocurrido (yo creo que la Comunidad gallega o los representantes de la misma no lo quieren decir, lo desconocen o lo ocultan, aunque no sé con qué ánimo; fíjense que no lo quieren decir al pueblo gallego) es que se han sustraído una cantidad importante de los dineros que se dedican a viviendas para destinarlos a otras finalidades, muy respetables, pero para finalidades distintas.

Entonces, de ese dinero (lo digo a título de ejemplo, pues no tengo las cifras; si son 2.000 millones, por ejemplo, se pueden construir 700 viviendas, aproximadamente) disminuyen —son libres para hacerlo— unas cantidades para aumentarlas en educación, carreteras o lo que les dé la gana, es obvio que la cifra que les queda es mucho mayor en carretera, o en educación, y menor en vivienda. Pero, claro, lo que es absolutamente ilícito e intolerable es que digan: señores, no tenemos dinero para viviendas porque el Estado no nos da dinero. ¡Señores, el Estado les da dinero! Si ellos lo necesitan para otras cosas, son muy libres de hacerlo, evidentemente, pero no pueden pedir más dinero, porque entonces sí que se produciría una discriminación injustificable con respecto al resto de las Comunidades y al resto de los españoles. Esta es la explicación realmente.

Con respecto a otro tema, que es el enlace Pontevedra-Santiago, efectivamente me lo han recordado aquí en una reunión que he tenido con los principales alcaldes de ciudades gallegas y con los Gobernadores Civiles. Yo les dije que comprendíamos que los problemas de comunicaciones entre Pontevedra y Santiago son importantes, ciertamente, y que es necesario darles una solución.

Vamos a realizar un estudio, que ya hemos encargado que se realice. Se ejecutará, calculo yo, a lo largo del año, porque tampoco puede ser una cosa inmediata, ya que no es sencilla. A lo largo de todo el año 1984 se estará haciendo el estudio con ánimo de buscar la solución más conveniente para este problema de comunicación que existe con toda realidad. Sin prejuzgar los resultados del estudio, que no quiero prejuzgarlos, creo yo que es fácil prever que una solución que permita mantener la autopista al nivel de realización de los dos tramos hechos es inviable. Habrá que buscar otras alternativas, que yo no quiero prejuzgar cuáles serán, pero que, en cualquier caso lo que sí tienen que tener por objetivo es mejorar las comunicaciones entre estos dos puntos de Galicia, que es el eje gallego, que son muy importantes y todos los comprendemos.

El señor Sisó ha planteado una cuestión general, inicial, sobre los aspectos positivos de la autopista, etcétera. Toda obra humana tiene aspectos positivos, eso está claro; lo que pasa es que lo que hay que juzgar en una obra humana es el saldo global de los aspectos positivos y negativos.

Yo creo sinceramente que el plan global de las autopistas fue un plan profundamente erróneo, tanto en su planteamiento como en su ejecución. Lo cual no quiere decir que no había que haber hecho ningún tipo de autopista en determinados tramos. Concretamente, por ejemplo, las Autopistas Catalanas obtienen unos beneficios sustanciales o por lo menos consistentes; es la única concesionaria que obtiene beneficios, aunque, si me permiten, dando un salto en el tiempo y contestando a lo que me ha preguntado también el señor Triana, que preguntaba si ganaban descontando el seguro de cambio, diré que, si descontamos el seguro de cambio, ni siquiera esta empresa obtendría beneficios. Mientras ustedes me iban preguntando yo he mirado las cifras, y la cifra para el año 1982 del seguro de cambio de ACESA ha sido de tres mil ochocientos y pico millones de pesetas, mientras que los beneficios han sido algo superiores a 2.600 millones de pesetas. Es decir, que incluso ACESA, que es realmente la sociedad, además con notable diferencia, que está mejor de todo el resto, si descontamos el seguro de cambio también tendría pérdidas, incluso teniendo en cuenta, desde el punto de vista nacional o empresarial, los beneficios que las divisas dan al Banco de España.

Yo creo sinceramente, y me parece que es difícilmente discutible, que el planteamiento y la ejecución de las autopistas fue un error administrativo, económico y político. Es lo menos que se puede decir del tema, sin perjuicio, repito, de que hay un determinado tramo que no está mal el haberlo hecho, pero, globalmente, yo desde luego tengo una opinión claramente negativa con respecto a todo el tema.

Luego se me han hecho una serie de preguntas, concretamente sobre la Autopista del Atlántico y Aucalsa, del plan de saneamiento de sociedades. La situación en que nos encontramos, en estimaciones, porque de esto solamente se pueden hacer estimaciones en función de la evolución de los mercados internacionales de crédito, del tipo de interés, etcétera, es que en estos momentos estimamos que las pérdidas anuales de la suma de estas sociedades pueden suponer una cifra del orden de los 11.000 millones al año, 11.000 millones anuales que se van a prolongar durante muchos años, salvo que hubiese una revolución en los mercados financieros, que no es de esperar; en condiciones normales se van a prolongar durante muchos años. Es decir, aquí nos encontramos con unas pérdidas que, acumuladas, desde luego superarán los 100.000 millones de pesetas con toda seguridad. La operación es monstruosa, y mucho más ya si pasamos a análisis concretos, por ejemplo, en Galicia.

En Galicia la inversión del Estado, inversión que ha aumentado en el año 1983, en carreteras es, en pesetas corrientes —se puede actualizar—, del orden de 2.000 millones prácticamente en 1978; en el año 1979, de 2.700; en 1980, de 2.600; en 1981, de 3.000; en 1982, de 4.000 y en 1983, de 5.000. De este orden son las inversiones de carreteras en Galicia.

Pues bien, la Autopista del Atlántico va a suponer para los españoles, para los gallegos, para todos, una cifra de pérdidas equivalente o superior a la cifra total de inversiones que se ejecutan en carreteras en Galicia. Es muy importante que los gallegos se enteren de una vez de qué estamos hablando, y yo les diría: Señores, aquí hay una alternativa. Estos 5.000 millones que la actual Administración está gastando en Galicia se podían duplicar, es decir, se podrían pasar de 5.000 a 10.000 millones de pesetas. Si añadimos 5.000 millones más a los que ya se están metiendo en Galicia, es fácil de prever que en el plazo de diez años, que es lo que va a estar recibiendo, como poco, convertíamos Galicia en la región mejor dotada de Europa de carreteras, pero con absoluta seguridad. Pues bien, resulta que ahora no va a ser la región mejor dotada de Europa, sino que va a ser equiparable a otras regiones españolas, que desde luego no son las mejores dotadas de España en carreteras y, no obstante, todos los españoles, gallegos y no gallegos, vamos a tener que coger 5.000 millones todos los años de nuestros Presupuestos, de nuestros impuestos y dedicarlos a pagar unos créditos exteriores.

Creo que la operación, no ya al nivel de servicio para todo el país, sino para la propia Galicia, es monstruosa. Es decir, la satisfacción que se podía haber dado a las necesidades gallegas de comunicaciones con este volumen de inversión que se va a destinar, o a la satisfacción que se va a dar de hecho gastándose esos 10.000 millones o más al año, es clarísimo, creo yo, y a mí me gustaría que alguien me lo defendiese e incluso que me convenciese, yo lo veo difícil.

Cálculo de pérdidas. Ya he dicho aproximadamente cuál es el cálculo de pérdidas anuales. ¿Cuántos años? Muchos; no sé cuántos, no puedo predecirlo porque no sé

lo que va a pasar en los mercados internacionales de aquí a diez años lógicamente, pero que son muchos años de pérdidas está claro.

Con respecto a la evolución de los peajes, la explotación de estas empresas se va a hacer ajustando los peajes a la normativa general de los mismos; es decir, no se van a hacer excepciones ni a favor ni en contra, ese es el propósito, sino que se aplicará la normativa general en todo el resto de las sociedades. Aunque sea una sociedad de capital público, va a seguir actuando como una sociedad más, con los mismos beneficios y controles de que participan el resto de las sociedades del sector, sean públicas o privadas, con el control y la supervisión de la delegación del Gobierno en autopistas, etcétera, y no se piensa que haya una modificación del peaje en ningún sentido diferencial con respecto al resto de las autopistas. La idea es ésta.

En cuanto a la terminación de obras en tramos pendientes, aquí hay dos tipos de obras. Primero, unas obras que, si responden, de alguna forma a mantener una imagen o seguir creando infraestructuras que no son suficientemente rentables, ni social ni económicamente, no se van a hacer. No obstante, aquí hay diversos tipos de obras que hay que hacer, como puede ser la comunicación de que hablaba antes entre Pontevedra y Santiago. ¿Qué solución se va a dar? No lo sé, igual se podía dar la de establecer una carretera simplemente de una sola calzada, de peaje, que podía integrarse en la autopista, en la sociedad concesionaria, o no; es una alternativa. Y hay obras puntuales. El otro día me hablaban de una obra para facilitar el acceso del aeropuerto de Santiago a la autopista, que en estos momentos no hay. Parece que es una obra pequeña y que compensaría hacerla, porque con una pequeña inversión puede aumentar el tráfico y la rentabilidad de la autopista.

Es decir, esto no significa que no se van a hacer algún tipo de obras puntuales. Grandes obras, en principio no; eso está clarísimo dadas las cifras con que contamos. Ahora bien, algún tipo de obras puntuales que mejoren tanto la rentabilidad de la autopista como las comunicaciones de la región no hay ningún inconveniente en hacerlas. De todas formas son decisiones que tiene que asumir más directamente la nueva administración de cada una de las autopistas. Eso está claro.

Pasamos a otros temas distintos, que son de tipo general.

También me preguntaba el señor Sisó sobre la ejecución del presupuesto y la deuda pendiente. La ejecución del presupuesto, como él ha dicho, es cerca del 91 por ciento, lo cual creo yo que es una cifra muy estimable pero también creo que es una cifra mejorable y que debe ser mejorada en el siguiente año, pero es una cifra muy estimable si se tiene en cuenta que en el año anterior la ejecución del presupuesto del Ministerio fue del 83 por ciento, y si se tiene en cuenta que ha entrado un nuevo equipo, con los problemas que eso plantea, indudablemente, durante los primeros meses, aparte del problema que ha planteado para un Ministerio eminentemente inversor, como es el Ministerio de Obras Públicas, el retra-

so en la ejecución de los presupuestos. No obstante, creo que la ejecución cercana al 91 por ciento es plenamente satisfactoria.

Lo que no entiendo bien es la pregunta que me hace de que por qué ha quedado deuda pendiente. Tenemos una cifra de ejecución del presupuesto cercana a los 300.000 millones de pesetas. La deuda pendiente, que siempre es menor que la media del año, pero en cualquier caso comparable, al 31 de diciembre, creo recordar que era en años anteriores, tanto en 1981 como en 1982, que eran muy similares, del orden de unos 8.800 millones de pesetas, quitando expropiaciones.

La deuda pendiente al 31 de diciembre de 1983, reduciendo esa cifra que ha señalado, ha quedado en unos 4.600 millones de pesetas. Es un récord. Poquísimas empresas, yo diría que no hay ninguna en España, que con ese volumen de negocio, tenga una deuda pendiente de 4.000 millones, cuando estamos pagando 300.000 al año. Ya quisieran las empresas constructoras, como ellas mismas han reconocido, por lo demás, tener una cifra equivalente con respecto a sus proveedores o respecto a cualquiera. Ustedes saben perfectamente que no se puede pagar absolutamente todo lo que se ejecuta. A mí, lo que me sorprende es que sea tan poco lo que esté pendiente. Sería razonable que fuera mucho más que eso. Lo que se ejecuta el día 31 de diciembre que no es fiesta —no sé en qué habrá caído este año— no se va a pagar a las 12 de la noche. Está claro, creo que es absolutamente justificable y también sería justificable, insisto, una cifra mucho mayor que ésta.

Con respecto a la política de bajas, es un tema que nos preocupa a todos y se deriva, en gran parte, como ha señalado, del aumento de competencia tan fuerte que existe entre las empresas. Yo creo que hay que dejar actuar al mercado, pero con las cautelas necesarias. ¿Qué tipo de cautelas? Hay dos tipos de cautelas: una, a través de mejora de la calidad de los proyectos del Ministerio, lo cual es importante y a mí me preocupa desde el primer día; y, en segundo lugar, que la ejecución y el control de esa ejecución sea más riguroso.

No solamente eso. Había una práctica viciosa en toda la Administración, no solamente en el Ministerio, de hacer proyectos mejores o peores —unos mejores, otros peores—, ir a la adjudicación con la baja, contando luego las empresas constructoras que, como hay baja, luego vienen los modificados, los reformados, etcétera. Como rescindir las obras es complicadísimo, tal como tenemos la Ley de contratos del Estado, se establece una especie —si me permiten decir la palabra, que no pretende ser nada peyorativa— de chantaje o de presión. Es decir, no se puede ejecutar la obra como ha salido en la adjudicación, pero si se va a una rescisión, la obra puede estar parada un año o más. Hay determinadas obras de carácter social por la demanda que hay, viviendas especialmente, pero también otro tipo de obras, que el tenerlas paradas supone un coste muy alto de todo tipo, económico, social y político. Entonces hay una especie de presión por parte de las empresas por estas circunstancias.

Aparte de conversaciones que yo he tenido repetidas

veces con los dirigentes y organizaciones empresariales diciendo que estamos dispuestos a eliminar esa práctica, como digo, viciosa, de todas formas no solamente hay que predicar con palabras, sino con obras y, en algún caso, asumiendo la impopularidad política, económica, social, la que sea, yo he ido a la rescisión diciendo que o hacen la obra o pierden el dinero. Si tenemos que tener la obra parada seis meses o un año, que se pare; si no, nos despeñamos en un proceso que creo que no conduce a nada. Yo tengo cifras, aunque no aquí, de que el grado de modificados, el grado de reformados se ha disminuido este año respecto de años anteriores; no ha desaparecido, pero ha disminuido.

Esta es una política que nos preocupa mucho, que cada empresa sea plenamente responsable y que, cuando va a una adjudicación, sepa cómo va; si va con una baja del 30 por ciento, que asuma esa baja. Es decir, que no vaya con el ánimo de, una vez adjudicada, ir a la reforma. Si va con el 30 por ciento, que asuma esa baja y si resulta que, como consecuencia de esa baja, pierde dinero, ése es su problema, no es un problema del Ministerio. Es así como yo lo veo.

Respecto de la licitación del IPPV, la cifra del 38 por ciento referida a noviembre no es exacta, es bastante más alta. De todas formas, es cierto que se ha producido una fortísima aceleración en los últimos meses. Esto es debido a que cuando el nuevo equipo entró en el Ministerio se encontró con que no había disponibilidad de suelo, no había proyectos, faltaba una serie de cosas muy importantes a la hora de iniciar nuevas viviendas y, en segundo lugar, con un retraso en la ejecución del presupuesto, que aquí se ha notado más que en otras direcciones generales por el tipo de actividad que se desarrolla. Ciertamente se ha producido una fortísima aceleración en los últimos meses, como digo, derivada de estas dos causas fundamentales. No obstante, también el grado de ejecución del Presupuesto ha sido inferior a la media del Ministerio. No tengo cifras, pero quiero recordar que, en el caso del IPPV la ejecución ha debido de ser del orden del 86 ó el 87 por ciento, ligeramente inferior, por las razones que he expuesto antes.

Con respecto al tema, me parece perfectamente lícita y legal la actuación del IPPV al nivel de los convenios que tiene con empresas públicas, como VISOMSA y VISOCAN, o como pueden ser otras. En ese sentido, las preguntas que me ha hecho el señor Diputado son las mismas, prácticamente textuales, de una carta que me ha dirigido el Presidente de la Confederación Nacional de la Construcción y le he contestado en el mismo sentido. Me parece perfectamente lícita y admisible la actividad. Creo que se gana en eficacia, lo cual es muy importante, y no produce una distorsión a nivel de competencia de mercado, que debemos de evitar. Creo que es totalmente lícito en términos de reglas de competencia y aumenta la eficacia del sector público, que también es algo que obviamente nos preocupa mucho.

Respecto al tema de puertos, está en estudio en estos momentos la posibilidad de modificar en el Reglamento el Título II de la Ley de Puertos, lo cual puede cambiar la

configuración, si se desarrolla, tanto de las presidencias, como de las Juntas, etcétera. En estos momentos es prematuro dar ninguna contestación porque este tema está en estudio.

Los datos que se están pidiendo en puertos, que efectivamente se piden, son datos con carácter estadístico exclusivamente. En puertos hay un tema muy importante que es la mejora de la gestión; más que un problema de aumentar el volumen de inversiones en este sector, lo importante es la mejora de la gestión de los mismos. Para eso un requisito básico es tener una información suficiente a todos los niveles. Entonces, exclusivamente con fines informativos y estadísticos es para lo que se están pidiendo estos datos, no con otros propósitos.

Con respecto a la Ley de Aguas, yo preferiría no contestarle y hacer una comparecencia exclusiva para hablar del tema porque, no es que no quiera hacerlo, pero hablar de ello en dos minutos es lo mismo que no decir nada. El propósito del Gobierno sobre la Ley de Aguas es remitirla a estas Cámaras lo antes posible, pero es obvio que es una Ley difícil, es una Ley muy importante y el Gobierno, y yo particularmente, pensamos que ésta es una Ley que debe de ir con las máximas consultas, incluso con la máxima colaboración de fuerzas políticas y sociales. Entonces, es difícil dar un plazo. Algún plazo que he dado, no lo he cumplido y no quiero repetirlo, pero es propósito firmísimo del Gobierno remitirla a las Cámaras lo antes posible, una vez cumplidos todos estos requisitos que nos parecen necesarios.

Respecto al Puente del Miño, me han preguntado si se va a terminar o a iniciar. ¿Usted cree que se puede terminar cuando todavía no se ha hecho nada? Es un puente en el que la cifra de inversión debe andar por los 2.000 millones de pesetas; estamos a primeros de marzo y, sin estar hecho el replanteo, no se puede pensar que se va a terminar. No somos Aladino y no construimos los puentes en una noche. Lo que se firmó en un convenio o protocolo con el Gobierno portugués es la iniciación en 1985. Respecto a los otros datos, no los he apuntado, pero aunque lo hubiese hecho, sería incapaz de contestarlos. Si no le importa, me hace la pregunta por escrito y con mucho gusto contestaré.

Señor Fernández Inguanzo, me satisfacen sus palabras y se las agradezco. Yo también estoy de acuerdo en que es necesario, en todos los aspectos de la vida política, y muy particularmente en éstos, ser lo más claro posible. Nosotros, en nuestras distintas responsabilidades, nos debemos totalmente al país y nuestra mínima misión o responsabilidad es tener claramente informado al país de lo que hacemos, por qué lo hacemos y cuáles son las consecuencias de nuestros actos. Este ha sido fundamentalmente el objeto de mi comparecencia hoy aquí: realizar la mejor información posible.

A lo largo de los meses que hemos venido trabajando con el problema, tanto de las dos autopistas que estamos mencionando, como de otras, nosotros no hemos detectado de una forma suficientemente precisa o consistente ninguna desviación de la legalidad. Obviamente, si la hubiésemos detectado habríamos recurrido a los Tribunales, habríamos iniciado los expedientes correspondien-

tes. Yo creo que lo que es mucho más grave es a nivel de responsabilidades políticas, más que a otro tipo de responsabilidades que, a nuestro juicio, no procede en este momento pedir a nadie; y, aunque haya habido evidentemente unas responsabilidades, quien tiene que juzgarlas directamente es el país. No obstante, hay que tener en cuenta que en estos momentos se está haciendo cargo de las autopistas la nueva Administración pero si en cualquier momento se detectase alguna irregularidad, qué duda cabe que sería llevada a los Tribunales para el planteamiento correcto de las mismas.

En cuanto a la política de revisión de la calidad de las obras, esta obra es técnicamente muy difícil, por eso ha supuesto incremento de costo pues los terrenos difíciles han presentado problemas en túneles, en desmontes, etcétera. Hasta ahora no tenemos una comprobación suficiente, por lo menos a mí no me ha llegado, que denote una falta de calidad, una irregularidad en la calidad que admita ir contra la empresa constructora o contra cualquiera de los que han intervenido en la misma. No obstante insisto en lo mismo. Si al Ministerio o concretamente al Ministro, le llega información que permita determinar cualquier tipo de irregularidad, tenga la seguridad, señor Fernández Inguanzo, que va a proceder judicial o administrativamente contra personas o entidades. Creo que es lo menos que debemos al país: no sólo esa honestidad propia sino la exigencia de honestidad a todos con los recursos públicos.

Si he entendido bien, ha dicho que continúen al frente de la empresa los mismos que estaban. No es ése el propósito y de hecho ya está ocurriendo. Se ha cambiado al Presidente creo que hace muy pocas semanas y se va a cambiar a todas aquellas personas que se estime necesario cambiar. Tampoco es cuestión de introducir ningún tipo de afán persecutorio contra nadie; no es este el caso. Aquellas personas que a mi juicio de la nueva dirección de la empresa se estime necesario cambiar, tenga la seguridad que se cambiarán, pero las que se estimen necesarias en función de criterios de eficacia y un conjunto de criterios. No se establece ni una ruptura ni una continuidad. Eso está en función de las necesidades que se creen en cada momento a nivel de la administración de la propia empresa.

Me han hecho una pregunta respecto al tema de ACE-SA, que ya he contestado. Incluso ésta perdería dinero y es la que obtiene resultados más saneados, con notable diferencia.

Con respecto a un futuro inmediato no es de esperar que se planteen situaciones tan dramáticas y extremas como se han planteado con las autopistas a las que hemos hecho mención hasta ahora, lo cual no quiere decir que no pueda haber problemas puntuales en algunas otras autopistas. Por ejemplo, problema puntual, que yo en este momento recuerde, es el puente Bética con el puente de la bahía de Cádiz. Estamos en largas conversaciones tanto con Bética como con el Ayuntamiento de Cádiz y el criterio del Ministerio es, desde luego, reducir los pagos que tenía previsto el Gobierno anterior. El Gobierno anterior, en una decisión que yo califico de desafortunada —como poco—, levantó el peaje del puente y

estableció unas indemnizaciones que para un puente que cuesta del orden de unos 2.000 millones de pesetas (2.500 millones, precios actuales), sumaban como unos 18.000 millones de pesetas, establecidas a lo largo de veinte años, lo cual es delicioso. Bueno, yo he dicho que eso es intolerable, se mire como se mire. No se pueden pagar 18.000 millones de pesetas por un puente que ha costado 2.000 ó 2.500. No entro ya en el término de la concesión, pero ¿cuál es el límite de la indemnización o cuál es el término tanto para el Ayuntamiento como para la empresa? Está muy claro, es la construcción de un puente nuevo. Aquí hay un Diputado que me parece que es de Cádiz y se sonríe, pero es cierto. A mí me parece muy claro, porque si hay que pagar más por parte de la Administración central que lo que cuesta un puente nuevo, hacemos un puente nuevo —así de sencillo— y ponemos el peaje en el anterior, para no perjudicar a la población de Cádiz. Es decir, que este es el límite clarísimo que yo entiendo: negociar todo lo negociable, pero dentro de ese límite que a mí me parece absolutamente razonable.

Esos son los problemas puntuales —probablemente haya alguno más— que yo pienso que podemos ir arreglando a lo largo de este año. Está la fusión —como ustedes saben ya aprobada por el Consejo de Ministros—, permitir y facilitar la fusión de ACESA y ACASA, que también establecen equilibrios entre las dos sociedades. Son modificaciones de tipo puntual que no van a producir un incremento de empleo de recursos presupuestarios y, por el contrario, esperamos que produzca una reducción de los mismos, como también la previsión, que se ha hecho en los Presupuestos aprobados por estas Cámaras para el año 1984, de modificar la financiación de las empresas que pasan a ser patrimonio del Estado, estableciéndose que la gestión de esa financiación se realice directamente por el Tesoro Público, con lo cual lo que se pretende es abaratar en algún grado el coste de esa financiación y esos 12.000 millones tratar de reducirlos en 500 ó 600 no mucho más. Esta es la pura verdad: intentar reducirlo en este orden.

Estos son los problemas reales con los que nos encontramos, y creo haber contestado a todas o casi todas las cuestiones.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Como hay tiempo, vamos a abrir un excepcional segundo turno, con la salvedad de que este turno se refiere exclusivamente al tema de las autopistas. Esta Presidencia no aceptaría que hubiese preguntas sobre otro tipo de cuestión, puesto que la posibilidad de intervenir en un segundo turno, queda reducida, según el artículo 203, a comparecencias sobre asuntos concretos y no sobre cuestiones generales. En la comparecencia del día de hoy, el único tema concreto que consta en el orden del día es el que se refiere a autopistas.

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

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Iba a darle las gracias, señor Presidente, pero no me atrevo. *(Risas.)*

Señor Ministro, tengo una cierta duda en el tema general de autopistas. Realmente o las previsiones de tráfico por las autopistas en general, estaban muy mal hechas, cosa que se me hace un tanto cuesta arriba pensar que los técnicos que se preocuparon de hacer esas previsiones en base a las cuales, evidentemente, determinadas empresas se metieron en el lío de montar esas autopistas, o quizá cabría empezar a reconsiderar si la gente no circula tanto por las autopistas quizá porque son exageradamente altas de precio; no quiero decir caras.

Tengo la sensación de que ha coincidido todo: la política de fijación de peajes con una crisis dentro del país importante que hace que se produzca una cierta retención del tráfico, pero pensaba yo si se estaría haciendo —seguramente sí— alguna campaña de promoción de tráfico sobre estas autopistas que recientemente han pasado a ser propiedad del Estado. Entiendo que manteniendo los costos mínimos de la cuenta de explotación en cuanto a conservación de servicios mínimos de autopistas, quizá cabría la posibilidad de estudiar una promoción del tráfico bajando el peaje de tal manera que se animara la gente a circular por la autopista y no digo volver a subirlo cuando estuvieran animados. Es decir, ir intentando disminuir esa cifra que a lo mejor para los gallegos y para el resto de los españoles puede ser muy importante, lo mismo que para los asturianos o para el resto de los españoles que no son asturianos.

Esto quería saber; si se ha estudiado esto, si se tiene en cuenta, porque podría ser una iniciativa que a lo mejor merecería la pena.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Sisó.

El señor SISO CRUELLAS: Quisiera hacer, simplemente, una consideración de tipo general. Cuando se habla de autopistas parece ser que todo lo que no sea amortizarlas, todo lo que no sea obtener beneficios en la explotación de estas obras son grandes pérdidas. En este caso también debemos considerar que la inversión de 300.000 millones anuales del Ministerio de Obras Públicas debe considerarse como pérdidas. Pero hay que tener en cuenta que también las autopistas prestan un servicio, y si no se hubieren construido éstas, el Estado hubiese tenido que invertir en carreteras cientos de millones de pesetas, y esto no se tiene en cuenta, a la hora de criticar la construcción de cualquier autopista.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Durán.

El señor DURAN NUNEZ: Antes de nada, quiero agradecer al señor Ministro su cordial exposición. Siempre nos gusta que venga porque nos da placer la manera que expone sus cuestiones y la manera en que se suelen desarrollar las sesiones.

Quiero hacerle una puntualización al hilo de lo que se habló aquí por otro compañero, sobre el cambio. Nosotros estamos probando el seguro de cambio, y el seguro de cambio puede afectar a unos costos e incluso afectará,

desde luego, a los famosos 5.000 millones que los gallegos vamos a pagar. El seguro de cambio —conozco el seguro de cambio en la importación y exportación— es un seguro, no es un gasto, es un seguro que se hace no porque el comerciante o, como decía el señor Presidente de Renfe, el honrado comerciante quiera cubrirse de unas pérdidas, sino porque la nación y su relación con el dólar principalmente, varía. Estoy seguro que cuando estas autopistas, mal calculadas o bien calculadas, se planearon, el dólar no estaba a 150 pesetas, a lo mejor estaba a 90. Si el dólar hubiese estado al mismo precio de hoy, quizá las pérdidas no fueran las mismas; por lo cual, lo del seguro de cambio no me sirve como exposición de que vamos a perder mucho más porque, realmente, de seguir como va la moneda nacional, a lo mejor la moneda nacional dentro de tres años está a 300 pesetas y vamos a pagar más.

Esto es conveniente matizarlo, entre otras cosas porque es un seguro, y el seguro se aplica igual a un señor que exporte o que importe. Creo que la diferencia cambiaría es una de los grandes incidentes en éstos costes excesivos que no deberían de haber sido atribuidas sólo a una imprevisión, sino a los mercados internacionales y al haber acudido, como otras grandes empresas nacionales, al crédito exterior al que, por otra parte, acuden todos los países del mundo.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias al señor Ministro por las aclaraciones que ha hecho. Simplemente quiero hacer una matización y una pregunta.

Cuando yo me refería a la nueva administración con los mismos titulares fue porque me pareció entender que las nuevas autopistas iban a tener los mismos titulares que en el período anterior, y esto me parecía poco racional.

Por otra parte, respecto a esa recesión que se observa en la autopista, que en gran parte es normal, me refiero a AUCALSA, quisiera llamar la atención sobre un aspecto. Todo el mundo se queja de la peligrosidad de la autopista en razón a que la terminación de la autopista pasa a tramos de una especie de «redía», es decir, se corta la autopista en tramos difíciles y eso entraña, será por la psicosis de velocidad o por otras razones, peligrosidad, sobre todo, teniendo en cuenta que hay mucha nieve, hay hielo, hay, sobre todo, niebla. Al estar la calzada realizada, el no terminarla, sobre todo en esos sitios concretos, me parece que es el chocolate del loro. Esto repercute negativamente sobre el conjunto de la rentabilidad de la autopista. ¿Se va a terminar o no, señor Ministro?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

¿Hay alguna otra pregunta por parte del Partido Socialista? (Pausa.)

En este caso, señor Ministro, tiene la palabra para contestar a las preguntas concretas que se le han formulado.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Campo Sainz de Rozas): Yo creo, señor Trillo, que las previsiones de tráfico estaban mal hechas, y me atrevería a asegurar que en algunos casos no estaban hechas. Es inverosímil, pero es la pura verdad. Desde luego estaban mal hechas en muchos casos respondiendo a un criterio que se deduce de la propia previsión o justificación; previsiones que están hechas a finales de los años sesenta o setenta, cuando los crecimientos de tráfico en este país eran altísimos; crecimientos que oscilan alrededor del 14 por ciento, siempre superiores al 10 por ciento, 14 ó 15 por ciento, de año en año, por el aumento de la motorización y por muchas razones. Estos crecimientos se extrapolan y si uno extrapola una tasa del 15 por ciento durante una serie de años salen cifras espectaculares al cabo de diez años, y luego nos hemos encontrado, sin embargo, con crecimientos a veces estabilizados.

El caso de las autopistas es que durante una serie de años se han estabilizado, no es que hayan crecido poco o mucho, es que no han crecido nada. Pero en conjunto, el tráfico nacional ha estado creciendo en los últimos años entre el 1 y el 3 por ciento nada más. En este caso, las desviaciones son impresionantes. Lo que tiene mucho menos justificación es cuando las desviaciones se producen en el momento en que se abre la autopista, no de cara al futuro.

Si el número total de coches que circulan por la carretera se hiciera que todos pasasen por la autopista no se alcanzaría la previsión del tráfico. Es algo absolutamente incongruente, se mire por donde se mire. Hay ciertas cifras que son totalmente demenciales.

Uno de los temas que preocupa a las nuevas Administraciones es la promoción de este tráfico, tanto a través de campañas para analizar la sensibilidad, las tarifas, que es algo muy importante, como a través de lo que he dicho anteriormente, de realizar algunas obras de pequeña cuantía de carácter complementario que con una inversión adicional pequeña, en términos de conjunto, sea capaz de aumentar el tráfico, porque se mete el tráfico, por ejemplo de un aeropuerto, como en el caso de El Ferrol, donde ha ocurrido algo de este tipo.

Es decir, hay posibilidades de hacerlo y es una preocupación máxima. Pueden creer que de las decisiones que más me han dolido en el año y pico que llevo de Ministro es tener que asumir la decisión de estas autopistas. Gastarse 12.000 millones casi para nada es tremendo. Para nada no es, algo exagero, pero para poco. Esto le duele a uno como simple español, no como Ministro.

Ciertamente, no se pueden hacer análisis exclusivamente económicos de las autopistas. Hay unos beneficios sociales. Ya he insistido al principio de que si a mí me parece recusable el conjunto del plan de autopistas, no quiere decir que alguna autopista tendría que haberse hecho, o que sea conveniente hacerla, porque hay beneficios que no sólo son económicos. Como en cualquier infraestructura hay beneficios de tipo económico, de tipo social, etcétera.

No obstante, si uno hace un análisis alternativo de actuaciones similares en comunicaciones en carretera, en el

90 por ciento de los casos siguen siendo inversiones no lógicas. La cifra de Galicia es muy clara. La inversión que se está realizando en Galicia en estos últimos y penúltimos años es una cifra que no corresponde a la inversión de la autopista. Bajo cualquier consideración que se haga, no tenía razón de ser.

Ocurre curiosamente que el tema de las autopistas se planteó en unos años que sí parecía interesante. Después, las empresas por diversas razones, que no es el caso de analizar, no han encontrado tan atractivo emprenderlas, y hay tramos, por ejemplo, el tramo Alicante-Murcia, que tiene una densidad de tráfico cercana a los 20.000 vehículos —densidad tremenda de tráfico—, en el cual no se ha realizado la concesión. En su día se estuvo dudando si salía o no salía la concesión, pero al final no se realizó nada, probablemente por un problema de fechas. Es decir, cuando se planteó el problema de la concesión, las razones que anteriormente he expuesto, no solamente económicas, sino políticas, de un entorno político-económico determinado, era mucho menos propicio el momento y a las posibles concesionarias no les interesó meterse en el tema, cuando teóricamente comparado con otras autopistas era mucho más rentable y más necesario. Hasta ahí es así de tradicional. Se han hecho en tramos que no eran estrictamente necesarios, y en otros que si podían haber tenido justificación, no se han hecho.

El seguro de cambio, como su nombre indica, es un seguro. Para mí es un procedimiento condenable y no deseable, entre otras cosas porque introduce una distorsión en el recurso financiero, y en la competitividad del conjunto de la economía que no es deseable. Evidente-

mente tiene una función de seguro, pero no creo que sea positivo articular un programa de este tipo en términos de seguro.

Con relación al señor Fernández Inganzo, como hablaba antes respecto a la autopista del Atlántico, se va a estudiar por parte de la nueva administración de la autopista, la viabilidad económica y de todo tipo de esos tramos de autopista que actualmente son de una sola calzada, pero que en gran parte está hecha la explanación y se va a estudiar la posibilidad de completarla.

Yo lo que veo, no como técnico, sino con una visión un poco general, que es prácticamente inviable aumentar los túneles, porque hay algunos túneles que están con una sola calzada, como usted bien sabe, y hacer otro túnel para ponerle doble calzada me parece que esta inversión es inviable. Puede que no sea tan inviable y se pueda ejecutar en aquellos tramos en que haya una explanación, y si no se ejecuta la obra se puede deteriorar sustancialmente en los próximos años. Ahí se puede echar una capa asfáltica para mantener y establecer la doble calzada en esos tramos complementarios. Esta es otra consideración.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro, por haber comparecido ante la Comisión. Creo que el agradecimiento es extensivo, no sólo por parte de esta Presidencia, si no de todos los Grupos Parlamentarios y, sin nada más sobre el particular en el orden del día de hoy, levantamos la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

