



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1986

II Legislatura

Núm. 88

COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSEP MARIA TRIGINER FERNANDEZ

Sesión Informativa

celebrada el miércoles, 19 de marzo de 1986

Orden del día:

- Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez) para informar acerca de la política de su Departamento (a petición propia).
- Pregunta relativa a qué medidas viene tomando el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en los últimos meses para evitar el caos que en aeropuertos y tráfico aéreo se está produciendo en España (formulada por el señor Trillo y López-Mancisidor, del Grupo Parlamentario Popular).

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días. En el orden del día de hoy teníamos prevista la comparecencia del señor Ministro de Transportes, cuya comparecencia fue solicitada por el Gobierno en su día, teniendo que añadir, a esta previsión de orden del día, la introducción de un nue-

vo punto, que se refiere a la pregunta que en principio ha formulado el Grupo Parlamentario Popular, pregunta que ha sido introducida en el orden del día de acuerdo con la resolución unánime de la Junta de Portavoces.

En este sentido, pues, el orden del día sería, por un lado, la comparecencia del señor Ministro y, por otra parte, la pregunta al señor Ministro que se refiere a las medidas que se van tomando en los últimos meses para evitar el

caos que en aeropuertos y tráfico aéreo se está produciendo en España.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (CABALLERO ALVAREZ) PARA INFORMAR ACERCA DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO (A PETICIÓN PROPIA)

El señor PRESIDENTE: Sin más dilaciones, pues, para empezar con la intervención del señor Ministro y, por consiguiente, con el objeto de la comparecencia, vamos a darle la palabra al señor Ministro.

Señor Ministro, tiene usted la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente de la Comisión, señorías, esta comparecencia, solicitada por el Gobierno hace muchos meses, tenía como objetivo cuando se planteó el hacer por mi parte una exposición política de cuáles eran mis intenciones, cuál era mi programa para el tiempo que restaba de legislatura.

Por estas razones ajenas a mi voluntad y a la voluntad de la Comisión, por estas cosas que suceden, no ha sido posible hacer la comparecencia hasta hoy, lo cual significa, obviamente, una necesidad en el cambio de enfoque que yo pretendía darle a la comparecencia. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es un Departamento que es reciente en la historia de la Administración española, en el que se integran tres sectores diferenciados, aunque interrelacionados, de singular importancia estratégica y económica para el país.

El Ministerio puede definirse como un Ministerio de gestión y servicios, aunque no debe olvidarse la importancia de las inversiones que realiza, las segundas, tras el MOPU, en volumen anual.

En el área de las competencias de mi responsabilidad, y de acuerdo con las directrices generales de la política económica del Gobierno, pueden señalarse tres grandes objetivos de la acción ministerial: ordenación sectorial, modernización y plena integración en la política de la Comunidad Económica Europea.

En un Departamento complejo como es el de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en el que a las competencias administrativas se añaden las de gestión de diferentes e importantes empresas públicas, la ordenación sectorial es un objetivo primordial. En él se incardinan las necesidades de mejorar la calidad de los servicios al usuario mediante la adecuada coordinación administrativa y el control efectivo de las empresas prestatarias, sean públicas o privadas, todo ello teniendo en cuenta la necesidad constante en estos años de gobierno socialista de contener el déficit público como elemento clave para la salida de la crisis económica.

Los instrumentos fundamentales de esta ordenación son el desarrollo normativo y la programación, a los que posteriormente me referiré con mayor concreción, en el análisis detallado de las distintas áreas y sectores del Departamento.

La política tarifaria realizada en materia de transportes es un elemento básico para la ordenación. La modernización de los servicios públicos, segundo de los grandes objetivos planteados, requiere, en primer término, su prestación en términos competitivos, lo que significa un cambio total en la filosofía de la gestión realizada por Gobiernos anteriores.

Simultáneamente se inicia un proceso de adaptación tecnológica, muy especialmente en aquellos sectores o en aquellas empresas en las que, bien por falta de motivación, bien por falta de recursos, se estaba produciendo un retraso importante. El desarrollo tecnológico se adapta a las posibilidades de la industria nacional siempre que ello sea posible, pero no debe perderse de vista su orientación básica hacia la mejora de la calidad de servicios y a la racionalización de la producción y la consecuente disminución de los costes totales.

Las inversiones que dentro de las posibilidades presupuestarias pueden dedicarse al cumplimiento de este objetivo se seleccionan prioritariamente con criterios objetivos y de rentabilidad económica, aunque, especialmente en el caso de los transportes y las comunicaciones, no debe olvidarse su proyección social y territorial.

El tercer gran objetivo del departamento es el de la participación en la definición de las políticas comunitarias y la adecuación de la situación española a la normativa europea comunitaria.

Quiero referirme, en primer término, a nuestra participación en la Comunidad Económica Europea, que se produce de forma activa. Cuestiones, por ejemplo, como el plan de flota o el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, pueden servir de modelo y referencia a numerosos países de la Comunidad y sirven para la propia definición de la política de actuación propia del Ministerio. Ello no quiere decir que el proceso de adaptación esté concluido, aunque la mayor parte de la normativa se ha ido adecuando paulatinamente a la de la Comunidad Europea antes del 1 de enero de 1986.

Como ustedes saben, la Comunidad Económica Europea trata de definir en materia de transportes una política común, que encuentra, sin embargo, importantes dificultades, incluso en los países de tradición netamente liberal. La propuesta de liberalización del mercado, así como la armonización de la condición de prestación de los servicios en los distintos modos de transportes, objetivos con los que nos sentimos plenamente identificados, deben ser alcanzados de manera paulatina y solidaria, teniendo en cuenta las peculiaridades de cada país.

Los objetivos de la política de transportes de nuestro Ministerio, del Departamento de Transportes, Turismo y Comunicaciones, son, básicamente y en forma resumida, los siguientes: coordinación entre los distintos modos de transporte; mejora de la eficacia en el funcionamiento del sistema de transporte, así como de la calidad y seguridad de los diferentes modos; disminución de los costes globales del sistema; mejora del impacto del sector transportes en la economía nacional y armonización de las condiciones de explotación. Tres años y medio después del inicio de la legislatura, podemos afirmar que el cumplimen-

to de los objetivos trazados ha alcanzado un nivel satisfactorio.

Con independencia del análisis más profundo, en el que entraré posteriormente al analizar cada uno de los modos de transporte desde un punto de vista general, pueden destacarse las actuaciones que a continuación se expresan. En materia de legislación, el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres puede citarse, sin duda, como la actuación más sobresaliente, en materia legislativa, repito, de un Departamento que, por ser fundamentalmente un Ministerio de gestión e inversión, no suele destacarse por una gran producción legislativa.

En todo caso, y debido a que mañana tendremos el debate de totalidad de este proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, no voy a entrar en ningún detalle con respecto a su contenido ni a sus características.

Por otra parte, se ha hecho un importante esfuerzo en materia de programación, como lo muestra la realización del contrato-programa Renfe-Estado; el plan de transporte ferroviario, cuyo horizonte es del año 2000 y cuyo avance acaba de ser terminado, aunque todavía no ha sido hecho público; el plan de flota, recientemente aprobado, es igualmente significativo, y en fase de redacción está el plan de aeropuertos.

Este esfuerzo de programación responde a la consideración integral del transporte en un concepto flexible e interactivo. Se trata de tener perfectamente enmarcado el sector del transporte, desde la óptica intermodal. Así, con el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, el plan de flota, el futuro plan de aeropuertos, etcétera, se diseña una política de transporte donde cada sector juega el papel para el que está mejor dotado.

El balance del sector transporte en relación con el empleo es positivo, siendo un sector que, a pesar de haber sufrido un cierto ajuste, no ha sufrido prácticamente destrucción de puestos de trabajo. Simultáneamente, las ventas de material móvil empleado en la carretera se han incrementado, por primera vez, a lo largo de 1985, lo que supone una clara inflexión en la tendencia histórica y un síntoma apreciable de la recuperación de un sector, cuando la economía nacional está iniciando todavía el proceso de reactivación.

Interesa destacar igualmente el nivel de concertación con las distintas Administraciones y con distintos agentes sociales en la gestión del Departamento.

Voy a entrar, a continuación, en el análisis de la gestión y de la política a seguir en cada una de las áreas del sector transportes, empezando por el área de infraestructura del transporte.

La primera preocupación de un Ministro que toma decisiones por valor de miles de millones de pesetas es la de aplicar correctamente esos recursos públicos, para lo cual se requiere utilizar criterios razonables y objetivos y, muy especialmente, criterios de rentabilidad económica; ello sin perjuicio de que tales criterios deben ser homogéneos para los distintos modos de transporte, a efectos de conseguir llevar a la práctica una política integral de transportes.

Entre las primeras decisiones que fueron tomadas por

el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones destaca la realización de programas cuatrienales que introduzcan elementos de planificación a medio plazo, objetivando las decisiones y racionalizando las actuaciones. La mejor utilización de los recursos públicos, que ha sido y es, como decía anteriormente, una preocupación constante de este Ministerio, se va a ver alcanzada por la aplicación de los sistemas de evaluación de las inversiones. Estos sistemas, desarrollados a lo largo de 1984 y 1985, de común acuerdo con el MOPU, suponen un método objetivo y homogéneo para evaluar las inversiones en los distintos modos de transporte. En este momento, el método se está empleando por la Dirección General de Infraestructura de Transportes para seleccionar las distintas inversiones ferroviarias.

La planificación de infraestructuras es igualmente un instrumento clave de la política de racionalización en la utilización de los recursos públicos. La planificación de infraestructuras por el elevado consumo de recursos que supone, por su carácter estructural y por su irreversibilidad en el tiempo, ha de realizarse con horizontes suficientemente lejanos. Por este motivo, el plan de transporte ferroviario fija como horizonte el año 2000 y determina el esquema básico de las infraestructuras ferroviarias, así como sus niveles de calidad y diseño. El avance de este plan está ya terminado, y desde aquí mismo me comprometo a hacérselo llegar tan pronto como esté publicado. Posteriormente me referiré con más detalle a este importante plan.

El proceso de descapitalización sufrido por las empresas ferroviarias como consecuencia de la política anteriormente desarrollada por otros Gobiernos, produjo una importante descapitalización y un proceso de deterioro de las infraestructuras. Es por ello que las inversiones en mantenimiento se consideran prioritarias respecto a las de nueva construcción. Las inversiones en obra nueva, en materia de infraestructura, vienen siendo realizadas por el propio Ministerio, mientras que las de mantenimiento y conservación lo son por las propias empresas ferroviarias. Este es un proceso que hemos iniciado durante la legislatura y que responde no sólo a lo anteriormente dicho, sino también a la necesidad de especializar a las empresas ferroviarias en su propia gestión, mientras que la responsabilidad de la política de transporte y, en consecuencia, de la definición de las infraestructuras de transporte sigue siendo asumida por el Ministerio.

Siguiendo este criterio de racionalización de las inversiones se han planteado distintos objetivos y los consiguientes programas, tanto en transporte ferroviario como aéreo, para la clasificación de las inversiones. En el transporte ferroviario los objetivos son los siguientes: incremento de la seguridad, solución de los problemas de capacidad en cuellos de botella de la red ferroviaria o mejora de explotación y actuaciones en medio urbano.

En el transporte aéreo se fijan los siguientes objetivos: mejora de la seguridad, adecuación de las instalaciones para las necesidades de la demanda en cantidad y en calidad y mejoras de la gestión del transporte aéreo.

Un aspecto igualmente importante de infraestructura

es, tras nuestra integración plena en el Mercado Común, el desarrollo de una red comunitaria de infraestructura de transporte terrestre. En este sentido estamos definiendo, junto a los responsables comunitarios, la red básica que debe facilitar la integración territorial de España en la Comunidad, teniendo en cuenta nuestro carácter geográficamente periférico.

El segundo bloque a considerar es el transporte por carretera. La situación del transporte por carretera en el año 1982 —año que considero que hay que utilizar como referencia— puede ser calificada, sin que ello signifique adoptar posturas catastrofistas, de auténtica anarquía. A una legislación compleja correspondía una situación de exceso de oferta, en la que las prácticas ilegales se habían convertido en cotidianas. La competencia desleal mediante la realización de tráficós o servicios no autorizados, la operación con tarifas inferiores a coste, el exceso de carga por vehículo, etcétera, pueden ser los ejemplos más frecuentes de aquella situación. Frente a ello, el Gobierno fijó sus objetivos prioritarios en conseguir una clarificación del mercado y una mayor transparencia del sector, así como iniciar un reequilibrio entre la oferta y la demanda. Fruto de ello fue la aprobación de una Orden ministerial por la que se contingentaban algunos transportes por carretera al objeto de limitar, de manera efectiva, el crecimiento de la oferta. Para regular la inspección se aprobó la Ley de inspección y control de Régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera. Esta Ley, por su carácter de urgencia y por su mayor simplicidad, fue elaborada y tramitada separadamente del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. La rigurosidad de la aplicación de la citada ley y de los mecanismos sancionadores que de ella se derivan, han sido posibles igualmente por la fuerza moral que ha supuesto el clima de colaboración con las distintas instituciones empresariales.

Un aspecto importante del comportamiento del sector en los últimos años es el de la renovación del parque, que ha alcanzado en 1985 un punto de inflexión desde 1974. En efecto, durante 1985 han crecido las ventas de vehículos industriales, lo que no se producía desde 1974, habiendo contribuido a ello, por una parte, la mejora de las condiciones de funcionamiento de la oferta anteriormente citadas y, por la otra, la facilitación de créditos para la renovación de flota promovidos por este Ministerio.

Durante la presente legislatura se ha desarrollado una política tarifaria realista, lo que ha tenido reflejo en las sucesivas órdenes ministeriales que sentaban las bases para la revisión tarifaria de los años 1985-1986. Para cumplir el objetivo de armonización de las condiciones de prestación de los distintos modos de transporte ha sido importante la publicación del Decreto sobre limitación de jornadas de conducción.

Es destacable igualmente el incremento de seguridad que se ha producido en el transporte escolar, en el transporte de menores y, en conjunto, el incremento de seguridad global, al que ha contribuido con singular importancia la extensión del uso del tacógrafo.

Desde luego, el aspecto más importante en política de

transporte terrestre, recalco, es el proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyo debate iniciaremos en esta Cámara mañana.

El tercer bloque lo constituye el transporte ferroviario. Los ferrocarriles se encontraban en 1982 en una situación de recesión realmente importante. Esta recesión, definida por una pérdida constante de los tráficós de viajeros sin mercancías, era producto del comportamiento del mercado ante la mayor capacidad de adaptación tecnológica de la carretera y la aviación y la propia situación económico-financiera de las empresas ferroviarias, que consumía prioritariamente la atención de sus principales gestores, dejando en segundo plano otros aspectos. De la gravedad de aquella situación da idea la estimación tendencial del déficit, que hubiera alcanzado la cifra de 400.000 millones de pesetas en 1986 de no haber actuado inmediatamente el Gobierno socialista sobre los parámetros de la gestión.

El contrato-programa fue, en primer lugar, un compromiso mutuo entre la empresa y el Estado, que fijó las condiciones de explotación, así como los objetivos de tráfico a conseguir por los ferrocarriles y, en segundo lugar, el coste económico a que esta prestación debía dar lugar. En este momento nos encontramos en una situación ante la que es necesario redefinir el ferrocarril. Esta redefinición del papel que el ferrocarril debe jugar en el sistema de transportes supone que principalmente debe desarrollar los siguientes tráficós: tráfico de viajeros diurnos en relación de distancias intermedias comprendidas entre 300 y 500 kilómetros; tráfico de mercancías en flujos a grandes distancias, 500 kilómetros, o grandes flujos, 150.000 toneladas/año, incluso en distancias cortas, y tráfico de cercanías en grandes áreas metropolitanas, aprovechando su capacidad para transportar volúmenes importantes de viajeros.

Este planteamiento, que se recoge con toda claridad en el Plan de Transporte Ferroviario, tiene su concreción inmediata en la definición de las infraestructuras ferroviarias de cara al año 2000. Así, se contempla la necesidad de diseñar un eje Norte-Sur, desde Irún hasta Sevilla, con velocidades máximas de circulación de 200 kilómetros/hora, y la construcción de importantes variantes en el paso de Despeñaperros y la sierra de Guadarrama. Igualmente, la previsión de estas velocidades de diseño en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia permitirá la conexión ferroviaria entre las más importantes ciudades de España en tiempos totalmente competitivos con la aviación y con la carretera.

En el transporte de mercancías, el inicio en estos últimos meses de una decidida acción comercial, junto con el objetivo de cumplimiento de plazo de transporte como factor fundamental en la elección modal en el transporte de mercancías, deberá suponer un incremento en los tráficós que rompa la tendencia decreciente en los últimos años. Los costes de explotación y las inversiones en las cercanías ferroviarias deben ser, en la medida de lo posible, cofinanciados con otras Administraciones territoriales con responsabilidad en los transportes. Importantes actuaciones en infraestructura están siendo desarrolladas

y están previstas en las más importantes ciudades españolas.

En FEVE se han realizado importantes inversiones en infraestructura y material móvil, que han tenido por objeto incrementar la seguridad de la explotación hasta niveles aceptables y mejorar la calidad del servicio.

El cuarto gran elemento a considerar dentro de la política de transportes es el transporte marítimo. El transporte marítimo es una parcela importante de la actividad del sector. España contaba, al finalizar el ejercicio de 1985, con una flota mercante algo superior a las mil unidades mayores de 100 toneladas de registro bruto y una capacidad total de 5,5 millones de toneladas de registro bruto, lo que sitúa a nuestro país en el duodécimo lugar en el concierto mundial y en el sexto lugar en el seno de la Comunidad Económica Europea. Es, por tanto, el transporte marítimo una parcela importante dentro de la política de mi Departamento. En relación con él se han adoptado una serie de medidas, entre las que, en términos cualitativos, considero conveniente destacar las siguientes: las destinadas a completar la ordenación general del sector y los distintos mercados en los que se desenvuelve la flota española; la liberalización del transporte marítimo, aunque mantiene anejo, esta liberalización, una lista de mercancías cuya importación, por razones estratégicas, se reserva al transporte español; un sistema de ayudas y subsidios a las empresas navieras que realicen el tráfico de algunas mercancías y en ciertas rutas con subvención al precio del combustible marítimo.

En materia de seguridad y salvamento marítimo, el objetivo permanente de mejorar la calidad y seguridad en la navegación ha presidido la política del Departamento, que ha estado atento a los avances y recomendaciones internacionales en esta materia, normas complementarias para la aplicación del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y la ratificación del Convenio para prevenir la contaminación, pero, sobre todo en este apartado, me interesa destacar el esfuerzo que se ha realizado para aumentar la dotación de medios al servicio del Estado en materia de salvamento y seguridad preventiva, torre de control de tarifa, programa de remolcadores de salvamento, con cobertura del perímetro costero, aumento de plantilla de intervención, etcétera, entre otros.

En materia de enseñanzas náuticas, cabe destacar las inversiones realizadas, que en este período se han aproximado a los 2.000 millones de pesetas. Se han construido dos nuevas escuelas superiores de marina civil, en Gijón y Santander, y se han completado y reformado las restantes.

Pero el elemento más importante en la definición de la política marítima ha sido el Plan de flota. Como he tenido ocasión de explicar brevemente en una pregunta parlamentaria, el Plan de flota resume la política del Ministerio de Transportes para el próximo período en el horizonte del año 1990. Es importante subrayar esto porque esta definición coincide con el tiempo previsible en el que se va a diseñar la política comunitaria para este sector y en el que la flota española se juega mucho. En estas cir-

cunstancias, el objetivo del Plan de flota no puede ser otro que, por una parte, dotar a España de una flota mercante eficiente y competitiva, capaz de asegurar los intercambios comerciales con el exterior, integrarse con los restantes modos de transporte en el mercado interior y competir ventajosamente en los mercados de transportes marítimos exteriores y, en segundo lugar, lograr un nivel de actividad aceptable de la flota española, lo que exige un esfuerzo por aumentar las actuales cuotas de bandera en los tráficos exteriores, fundamentalmente en nuestras exportaciones, y fomentar su presencia en los tráficos transnacionales. Complementariamente a estos dos grandes objetivos, el Plan de flota incorpora también las exigencias derivadas para el transporte marítimo de la adhesión española a la Comunidad Económica Europea y confirma las líneas maestras de la política de ordenación del transporte marítimo. Líneas secundarias que se plantean dentro del Plan de flota como objetivo en el plano del empleo destaca la protección a la mano de obra nacional, la mejora de la formación profesional; a otro nivel y en otro plano, la adaptación y el ajuste de la capacidad de flota a las nuevas necesidades de la demanda de los diferentes tipos de tráfico, renovación y modernización de flota, mejora de la rentabilidad y consolidación financiera de las empresas navieras a través de un sistema de subsidios y ayudas a la explotación, fomento de las asociaciones y uniones comerciales entre las empresas, apoyo de la presencia exterior de la marina mercante española en los tráficos de mayor interés, flexibilización progresiva de las restricciones que más inciden sobre los gastos de explotación de las empresas y la competitividad general del sector y mejora de condiciones de seguridad y de empleo en los buques.

Es evidente que este empeño, ambicioso sin ninguna duda, va a requerir de importantes esfuerzos y recursos para renovar una flota que, aunque todavía joven en muchos segmentos, se ha quedado en parte obsoleta ante los últimos avances tecnológicos de buques, especialmente en el campo del ahorro de combustible, la automatización de la maniobra y la manipulación de las cargas.

En esta línea es conveniente destacar que los recursos que el Estado aporta para la financiación de las medidas del Plan ascienden a 27.883 millones de pesetas. De esta cifra 15.863 millones se van a destinar a ayudas a tráficos, 9.000 millones a primas a desguace, 3.000 millones a ayudas e inversiones en mejoras tecnológicas. De este modo, con la potenciación de primas a desguace, acompañadas de nuevas construcciones, por una parte, las ayudas a tráficos para potenciar la introducción de nuestra flota en tráficos exteriores en los que en este momento no participa y las ayudas a inversiones en mejora tecnológica, acompañados del diseño de una política de reciclaje y de formación profesional, nos deben conducir en el horizonte del Plan de flota a disponer de una flota que sea competitiva en el marco de la Comunidad Económica Europea, en primer lugar, y competitiva en un mercado fuertemente competitivo, y valga la redundancia, como es el mercado internacional de fletes.

En el futuro cercano, las medidas y la política a de-

sarrollar, por tanto, por el Ministerio en materia de marina mercante se pueden subsumir en el desarrollo del cuadro de medidas contenidas en el Plan de flota, alguna de las cuales, como la liberalización de los combustibles en avituallamiento de buques dedicados a tráficos internacionales y el mantenimiento de las subvenciones para cabotaje, está ya en vigor. Es necesario completar la dotación de medios al servicio de la seguridad y salvamentos y participar activamente en el diseño de la política comunitaria en el sector del transporte marítimo.

El último bloque de relación de transporte es el sector del transporte aéreo. Como ya saben SS. SS., dentro de este sector hay tres sistemas claramente diferenciados y que, junto con la actividad de las compañías aéreas, constituyen el conjunto del sector. Estos tres sistemas son: la red de aeropuertos, la red de ayuda a la navegación aérea y el sistema que ordena y regula, desde un punto de vista normativo y planificador, la explotación del transporte aéreo por las compañías aéreas. Los dos primeros tienen un carácter netamente ejecutivo o, para entendernos mejor, de explotación del servicio. El tercero es el que debe determinar la política del sector.

Voy a empezar refiriéndome al sistema aeroportuario. Durante estos tres años la gestión de la red aeroportuaria, que es competencia del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, se ha efectuado en orden a conseguir tres objetivos específicos dentro de la línea de prioridades marcadas para todo el Ministerio. En primer lugar, mejorar los niveles de seguridad dentro del ámbito de las actividades aeroportuarias. En esta línea puede decirse que en el reparto presupuestario la máxima prioridad siempre la ha tenido el capítulo de seguridad. Concretamente, el presupuesto de inversiones destinado a instalaciones vinculadas con la seguridad operativa ha sido durante los últimos tres años de 13.465,8 millones de pesetas, frente a los 5.482,1 millones de pesetas que se invirtieron en el trienio 1980-82, lo que ha representado un incremento de 145,6 por ciento sobre dicho período.

En relación con los equipos necesarios para hacer frente a los posibles siniestros, fundamentalmente el sistema contra incendios, durante esta legislatura se han invertido 1.645 millones de pesetas, frente a los 194,2 millones de los tres años anteriores. No obstante, en muchas ocasiones las cifras no sirven para describir con total justicia el esfuerzo realizado, porque SS. SS. quizá no sepan que cuando se constituyó el Gobierno socialista en diciembre de 1982, de los 39 aeropuertos nacionales, quince estaban por debajo de las normas de seguridad que marca la OACI para sus respectivas categorías. En la actualidad, todos ellos están por encima de esas normas.

En segundo lugar, en el orden de prioridades de actuación de este Departamento dentro del sistema aeroportuario, hay que señalar el interés por la mejora de la propia gestión de aeropuertos. En este orden de cosas habría que destacar la buena gestión económica realizada, como se demuestra en el hecho de que la cuenta de explotación, sin contar amortizaciones ni ingresos del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, haya pasado de 1.151,6 millones de pesetas en 1982 a 2.527 en 1983, 5.061 en 1984

y 8.373 en 1985; es decir, un incremento medio de un 95 por ciento, y ello pese a que las tasas aeroportuarias han sufrido un incremento medio del 14,6 durante este período. Asimismo, se ha hecho un gran esfuerzo por mecanizar la gestión interna en los aeropuertos impulsando la implantación del plan informático de aviación civil y de aeropuertos nacionales. Es relevante a estos efectos resaltar que en noviembre de 1982 en todo el sistema aeroportuario español sólo había un ordenador en explotación y éste era una auténtica pieza de museo que trabajaba con fichas perforadas. Había, eso sí, un plan informático que llevaba tres años pendiente de su aprobación. Por el contrario, en mi Departamento, en los últimos años, no sólo se ha logrado que finalmente se aprobara dicho plan, sino que se han acelerado los plazos previstos en el mismo, hasta el punto de que al final de esta legislatura está previsto que la mayoría de los aeropuertos españoles tenga mecanizados sus servicios fundamentales.

Un tercer objetivo que se estableció para la política aeroportuaria es el de mejorar la atención a los usuarios y el impacto de la actividad aeroportuaria sobre su entorno. En relación con el primer aspecto de esta cuestión se ha buscado, sobre todo, aumentar la información disponible sobre los fallos o defectos producidos en el servicio, al objeto de poder actuar sobre ellos con mayor precisión, y para ello se ha animado decididamente a los propios usuarios de los aeropuertos a que denuncien las irregularidades de que son objeto dentro del ámbito aeroportuario y en este momento está en proceso de implantación un servicio de información adicional a los viajeros.

Por otra parte, se han elaborado e implantado procedimientos de control de calidad para los servicios de asistencia en tierra prestados a aeronaves, mercancías, pasajeros y equipajes, que siguen en proceso de mejora en este momento.

En relación con el sistema de ayudas a la navegación aérea, quiero subrayar que, al igual que en el sistema aeroportuario, se han atendido prioritariamente los aspectos vinculados con la seguridad aérea, y esto ha sido así desde el primer momento de esta legislatura. Esto se demuestra, por ejemplo, por el hecho de que el capítulo destinado a perfeccionamiento del sistema de circulación aérea ya durante 1983 invirtió 2.162 millones de pesetas, frente a los 2.021 millones de pesetas de 1982, y durante los años 1984 y 1985 se han invertido 4.902 y 8.278 millones de pesetas, respectivamente, lo cual ha supuesto un incremento medio de 167,5 durante cada uno de estos tres años. Para 1986 se ha incluido en los Presupuestos Generales del Estado una dotación de 7.800,1 millones de pesetas en este capítulo.

En relación con el plan de automatización del control de la circulación aérea, conocido como el plan SACTA, cuya finalización está prevista para 1990, se está avanzando y se ha avanzado conforme a lo previsto en la primera fase del plan, que incluye la automatización del centro de control en ruta de Madrid y del área terminal de Palma de Mallorca, cuya finalización debe producirse, y así esperamos que sea, en 1987. Por otra parte, se están efectuando los estudios necesarios para iniciar un plan

global de mejora de mantenimiento del sistema de navegación aérea, que pretende introducir la mecanización informática para el óptimo control del funcionamiento de las instalaciones.

En el campo de las comunicaciones aeronáuticas se ha terminado de instalar el centro de comunicación digital de la red común de intercambio de datos, OACI, red civil, en Torrejón de Ardoz, con el cual se podrá establecer una red de comunicaciones de alto nivel y conexiones con la red IBERPAC. Además, se ha completado la red fija de telecomunicaciones aeronáuticas, AFTN, y se han instalado equipos de información meteorológica a las aeronaves en vuelo en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Las Palmas.

Todas estas medidas que acabo de exponer reflejan la voluntad manifestada por mi Departamento para dotar a la aviación civil del equipamiento necesario que permita minimizar los márgenes de riesgo.

Finalmente, es interesante resaltar que la actividad de control del espacio aéreo nacional ha permitido recaudar durante estos tres años a la Administración española, a través de la Agencia de EUROCONTROL, unos ingresos por valor de 216,9 millones de dólares USA.

En cuanto al tercer sistema de los tres que he mencionado al principio, el que determina los criterios de control, regulación y explotación del transporte aéreo, es necesario resaltar que el contexto general en el que se han desarrollado estas actividades ha sido el de una lenta recuperación del tráfico de pasajeros en términos globales, aproximadamente un 3,5 por ciento entre los años 1983 y 1985, lo que significa cerca de 1.700.000 pasajeros más, con un fuerte incremento en el tráfico internacional de unos 3.000.000 de pasajeros, lo que representa un 11,8 por ciento, y una disminución de 1.100.000 pasajeros en el tráfico nacional, lo que supone un 4,7 por ciento.

Interesa destacar el aumento producido en el tráfico internacional de tipo «charter», unos 2.200.000 pasajeros, es decir 12,6 por ciento, porque este dato nos confirma que es fundamentalmente el tráfico turístico internacional el que mayor capacidad de crecimiento viene demostrando. No obstante, la política del Ministerio ha sido prestar el máximo apoyo en la consolidación de los mercados internacionales, y para ello se han renegociado convenios aéreos bilaterales que regulan las condiciones en que debe operar nuestra compañía de bandera con veintisiete países.

Considero, sin embargo, que dentro de este campo de actividad a que me estoy refiriendo, mi Departamento está centrándose, desde hace varios meses, en definir lo que a mi juicio es la base de actuación de este sector; esto es, la ordenación de las actuales redes de tráfico. Para ello los criterios que se están manejando son los de obtener una mejor prestación del servicio público cuando éste se considere esencial, y lograr una mayor racionalización en la propia explotación comercial. En este diseño se está contando con la interesada y activa colaboración del INI, a través de sus empresas aéreas, y ello va a permitir en breve plazo abrir a la concurrencia posibles compañías

de transporte aéreo regional dentro de un marco político más dinámico.

Este objetivo, junto con la pretensión de establecer el marco más adecuado para las inversiones de infraestructuras y equipamientos, a la vista de las previsiones de demanda de tráfico en los próximos años dentro del Plan General de Aeropuertos, es lo que constituirá dos de los tres ejes básicos de actuación de mi Departamento en este sector en los meses que restan para finalizar la presente legislatura. El tercer eje lo constituirá, como pueden imaginarse SS. SS., nuestra participación en la definición y desarrollo de lo que debe ser la política común de transporte aéreo de la Comunidad Económica Europea.

No quiero terminar mi referencia a este sector sin aludir al importante esfuerzo que se viene realizando en el campo de las enseñanzas aeronáuticas, ya que este aspecto, en un sector como éste, es fundamental para sentar las bases de una aeronáutica moderna. En esta cuestión hay que destacar la reestructuración de la Escuela Nacional de Aeronáutica, así como la próxima creación de una escuela de técnicos de mantenimiento y de un laboratorio de aviónica.

Con esto concluyo la exposición del primer gran bloque del Ministerio, el bloque de transportes.

En segundo lugar, y como área de algún modo independiente, está el Instituto Nacional de Meteorología, donde la idea central de actuación del Instituto Nacional de Meteorología consiste en el desarrollo de un sistema de vigilancia y predicción a muy corto plazo, el «Nowcasting», sistema que en la actualidad únicamente está implantado en los países más avanzados de Europa, norte de América y Japón. Para su consecución se está implantando en el Instituto Nacional de Meteorología un sistema de tratamiento de fotografías de satélite denominado de alta resolución, que representa una inversión superior a los 1.100 millones de pesetas.

El segundo componente del sistema de observación es la imagen de radar de la cobertura nubosa. El concurso de adjudicaciones del sistema de radares fallado por la mesa de contratación de la Dirección General de Patrimonio del Estado en septiembre de 1985, se encuentra en este momento en fase de construcción, estando prevista su implantación en 1987 y representando una inversión superior a los 2.000 millones de pesetas.

Finalmente, el sistema de observación se verá completado con una red de observación terrestre formada por un conjunto de estaciones automáticas autónomas y observatorios sinópticos, que permitirá calibrar con exactitud el conjunto de datos. Este proyecto, que se escalona en la actualidad hasta 1990, representará una inversión de más de 1.000 millones de pesetas.

El Instituto Nacional de Meteorología pretende en el futuro continuar mejorando la calidad de sus servicios. Sus grandes líneas de actuaciones serán las siguientes: mejora de los sistemas de observación en los aeropuertos a fin de dar un mejor servicio a la navegación aérea; completar la red de radar en función de los resultados que se obtengan; implantar un sistema de cálculo automático de mayor potenciación y velocidad, que permita introducir

un modelo de área limitada de muy alta densidad de malla y un modelo numérico a escala planetaria; poner en servicio un sistema de vigilancia y predicción exclusivo para misiones relacionadas con defensa, y poner en servicio una red de detección de tormentas; implantar, por último, en el período de dos años, un sistema de vigilancia regional complementario del nacional que permita predicciones locales específicas de alto grado de calidad.

El segundo gran bloque de actuación del Ministerio, excluyendo como gran bloque el Instituto Nacional de Meteorología, y dejándolo situado en su dimensión de Instituto, lo constituye, sin ninguna duda, el turismo. El sector turismo español se caracteriza por la importante participación de la iniciativa privada en empresas dispersas por todo el país, en su mayor parte de carácter mediano y en algunos casos familiar. Su aportación al producto interior bruto es del orden del 10 por ciento, alcanzando los ingresos totales en 1985 la cifra de 8.150 millones de dólares, lo que constituye la principal partida de los ingresos en nuestra balanza de servicios. El papel del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es fundamentalmente el de orientar la política turística nacional y el de la promoción exterior de la oferta española. Las transferencias en competencias a las Comunidades Autónomas han sido muy importantes, de acuerdo con la Constitución española, y están en la práctica casi totalmente realizadas. En los elementos básicos de actuación de este sector, y para resumirlo, es conveniente destacar en primer lugar el crédito oficial con un incremento del cien por cien —de 4.000 millones en 1982 hemos pasado a 8.000 millones en 1985—, además de la creación de una nueva línea de crédito a las PYMES turísticas con tipo de interés subvencionado en una cuantía de 2.000 millones y la racionalización y saneamiento de la participación empresarial pública en el sector haciendo desaparecer el déficit de explotación de la red de paradores nacionales; de un déficit de 839 millones de pesetas en 1982 hemos pasado a un superávit de 2,4 millones de 1985.

Las inversiones en infraestructura realizadas por este Ministerio se han orientado prioritariamente a la ampliación y modernización de la red de paradores nacionales. En segundo término se han realizado inversiones para la modernización de las Oficinas Nacionales Españolas de Turismo, las ONET. Se han realizado diferentes estudios sobre recursos turísticos, oferta turística nacional, sobre demanda turística en España y en los países directamente competidores con el objetivo fundamental de profundizar en el conocimiento del sector y de orientar la política turística y el plan de promoción exterior. Entre otras actividades se han desarrollado numerosas relaciones internacionales y se coordinan las enseñanzas a través de la Escuela Oficial de Turismo.

El hecho de la práctica culminación de las transferencias a las Comunidades Autónomas ha traído como consecuencia una alteración de la estructura orgánica del Ministerio, de la que ha desaparecido totalmente la estructura periférica de la administración turística; se ha suprimido una dirección general y dos organismos autónomos, apareciendo el INPROTUR. El INPROTUR, responsable

de la promoción exterior, realiza ésta a través de la utilización de un plan de «marketing»; plan de «marketing» con criterios científicos y con criterios de racionalidad y de cuantificación económica, que pretende maximizar los rendimientos marginales de las importantes inversiones que se realizan en materia de promoción exterior. Los resultados conseguidos como consecuencia de esta actuación durante los últimos años son francamente alentadores, ya que se ha producido un crecimiento del número de visitantes y, lo que es más importante, los ingresos expresados en millones de dólares han crecido, a pesar de la distinta paridad del dólar en términos de relación con la peseta. No voy a dar los datos correspondientes a 1985 ya que de todos es conocido que éste ha sido un año turísticamente bueno, un año turísticamente récord. En todo caso, lo que sí quiero destacar es que el incremento de recaudación, el incremento de ingresos que ha habido en 1985, comparado con el incremento del número de turistas que nos están visitando, está implicando que el gasto por turista viene incrementándose, lo que ha sido y sigue siendo un objetivo de la política turística española. La consecución y el mantenimiento de este objetivo requiere de una mejora constante de la infraestructura turística nacional, así como la promoción específicamente orientada a turistas de alto nivel del consumo.

Otros objetivos de la política turística planteados son los siguientes: Mantenimiento de la inversión privada en el sector, fundamentalmente dirigida a la creación de la oferta complementaria y a la mayor utilización de la oferta sistemática; mantenimiento y consolidación de la demanda turística nacional y desarrollo de nuevos mercados de gran potencialidad; continuar la racionalización de la estructura y la gestión de la red de paradores hasta alcanzar la eficiencia productiva que le permita funcionar en régimen auténticamente empresarial; la diversificación de la oferta turística y la suavización de la estacionalidad de la demanda para obtener una utilización intensiva de la oferta y una mejor regulación del mercado de trabajo.

Por último, y para concluir con la exposición de este sector, quiero resaltar que las previsiones turísticas de cara al año en curso, 1986, son francamente optimistas. Esperamos un incremento en el número de visitantes que oscila entre el 2 y el 3 por ciento, lo que, encauzado en el hecho de que el año pasado fue un año turísticamente bueno, nos coloca en una situación, como decía antes, de razonable optimismo. No quiero dar las cifras de los dos primeros meses del año 1986 porque no es bueno hacer extrapolaciones, pero los resultados en número de visitantes de los meses de enero y febrero de 1986 son realmente alentadores y, desde luego, muy por encima de las previsiones.

El tercer gran bloque de competencias del Departamento lo constituye el sector de las comunicaciones. En el pasado año se crea la Secretaría General de Comunicaciones, adscrita al Ministerio con rango de Subsecretaría, que tiene a su cargo todas las competencias de la Administración en cuanto a las telecomunicaciones civiles, a través de la nueva Dirección General de Telecomunica-

ciones, en cuyo titular recae, asimismo, la delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional de España. Por otra parte, dicha Secretaría General ejerce la dirección de los servicios públicos de comunicaciones prestados por la Administración a cargo de la Dirección General de Correos y Telégrafos. De esta forma se separan las tareas propias de la explotación de los servicios de comunicaciones de las de planificación, reglamentación y control de las telecomunicaciones, aunque siempre bajo la tutela del Departamento.

Esta nueva estructura administrativa de las comunicaciones y las consecuencias inmediatas que de tal hecho se derivan han venido a cubrir una necesidad muy importante por lo que a este sector se refiere. Pero tal hecho, siendo importante, debe ir acompañado de soporte jurídico de rango suficiente que establezca las bases de la política global del sector, definiendo las competencias de la Administración, el catálogo de servicios públicos y sus condiciones de explotación. Es por ello por lo que estamos elaborando la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, así como otras Disposiciones de rango menor que definan el marco de actuación de los nuevos servicios y permitan la entrada de la iniciativa privada allí donde sea técnicamente factible y económicamente deseable.

Entrando en aspectos concretos de la gestión en el sector de las comunicaciones voy a resaltar los aspectos más significativos. El servicio telefónico, que como es sobradamente conocido su explotación está encomendada a la Compañía Telefónica Nacional de España, su gestión, sin embargo, está controlada desde la delegación del Gobierno adscrita a mi Ministerio. A la importancia de la implantación de este servicio telefónico da un gran relieve el Real Decreto 2248/1984, que establece el cauce legal de colaboración entre la Compañía Telefónica y las diversas entidades territoriales para la extensión del servicio telefónico en el medio rural mediante teléfonos de titularidad privada y teléfonos públicos de servicio, objetivo social de gran envergadura al que el Ministerio da una gran importancia. La aplicación de este Real Decreto está suponiendo una aceleración de la expansión del servicio, al permitir que los recursos de la Compañía Telefónica Nacional de España se vean incrementados con los de las Corporaciones locales. Para un mayor desarrollo de este Real Decreto, el Ministerio está preparando un plan de extensión del servicio telefónico en el área rural que, en base a los datos actualizados de ubicación de la población en estas áreas, evaluará las posibilidades y recursos necesarios para hacer accesible este servicio básico a todos los ciudadanos. Este plan se verá reforzado con la participación española en el programa comunitario «Star», que dentro del «FEDER» se refiere a las telecomunicaciones avanzadas en regiones menos favorecidas.

Otro de los objetivos de este Ministerio en el área de las comunicaciones es la vigilancia de mejora de la calidad de los servicios y de la atención al usuario. Con este doble objetivo se ha iniciado una labor de inspección de las redes y servicios de telecomunicación, que irá acompañada de una tarea de divulgación que acerque al ciudadano a los servicios públicos prestados por la Adminis-

tración o por empresas concesionarias, tanto los ya existentes como los de próxima implantación. En esta línea y con esta atención al usuario es fundamental que los servicios ofrecidos por las distintas entidades aparezcan integrados en éste, y en este sentido puedo anticipar que en breve plazo se va a producir la interconexión del servicio télex y del teletex. Asimismo, en los últimos años se ha llevado a cabo una política de contención tarifaria de los servicios telefónicos con subidas inferiores a la evolución del índice de precios al consumo, acompañado de una progresiva reestructuración de las tarifas que las aproximen a los costes reales de su explotación.

Anticipándose a desarrollos legislativos futuros, mi Departamento ha tomado la iniciativa para regular liberalización de terminales. Las actuaciones desarrolladas han tenido comienzo con ocasión de la liberalización de las terminales móviles automáticas que, como se sabe, tiene por objeto permitir la libre adquisición de los equipos telefónicos instalados en vehículo con acceso a la red telefónica pública. El proceso de liberalización va acompañado por la correspondiente homologación, en la que conjuntamente actúan los Ministerios de Industria y Energía y el de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Esta política se proseguirá en otra serie de equipos terminales, como los teléfonos sin cordón, etcétera, a medida que la demanda lo requiera y con los plazos adecuados para que la industria nacional pueda responder a ella.

Un objetivo importante a medio plazo consiste en completar la red de control técnico de emisiones compuesta por estaciones, fijas y móviles, que permitan el control del uso adecuado de las frecuencias por los diferentes servicios. La culminación de la red está prevista para 1989, y a tal efecto se van a destinar 2.000 millones de pesetas, de los cuales 500 lo serán en este ejercicio.

Asimismo, son importantes las acciones acometidas en el área de la radiocomunicación, que se están abordando, entre las cuales merecen destacarse las siguientes: definición del servicio de distribución por cable y de los denominados videos comunitarios; regulación de la recepción de programas de televisión a través del satélite; estudio sobre los sistemas de telecomunicaciones por satélite referidos a las necesidades españolas; revisión y actualización de los planes de frecuencia de radiodifusión sonora, tanto banda media como frecuencia modulada; reordenación del uso del espectro radioeléctrico en las bandas más conflictivas, del servicio móvil terrestre especialmente, y creación del registro español de frecuencias en soporte informático.

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea ha supuesto para este sector la participación activa de nuestro Departamento. Aparte de nuestra participación en el programa «Star», que ya he citado, merece la pena destacar, al menos, dos campos de actuación. Por una parte, el programa «Race», que se refiere a investigación y desarrollo en telecomunicaciones avanzadas en Europa, cuyo objetivo es disponer de redes y servicios de telecomunicación de banda ancha. La actuación en Bruselas del Gobierno español ha conseguido que España participe en cinco de los treinta y un contratos que han lle-

gado a culminarse, acción que se viene gestionando desde antes de la fecha de ingreso de nuestro país.

En lo concerniente a los servicios postales y telegráficos tenemos como objetivo permanente la mejora de la calidad de los mismos y, como objetivo inmediato, la modernización de estos servicios incorporando nuevos servicios de valor añadido. La prestación de los servicios postales y telegráficos se efectúa en España a través de 1.629 oficinas en el ámbito urbano y 10.902 oficinas auxiliares y enlaces en el ámbito rural. Para hacer llegar la correspondencia a los últimos lugares del país, Correos cuenta con una red motorizada que se ha incrementado en los últimos años, que recorre diariamente un total de 168.545 kilómetros, encontrándose en estudio la revisión de todos los sistemas de transporte actualmente utilizados, con el fin de hacerlos más efectivos y reducir, si es posible, su actual coste.

La constante preocupación por mejorar la calidad de los servicios de telecomunicación se puede constatar a través de dos ejemplos de racionalización de los mismos llevados a cabo en la presente legislatura: la creación de los centros integrados de comunicaciones y la implantación del código postal. En relación con los centros integrados de comunicaciones, uno de los grandes objetivos del área de las comunicaciones ha sido el de crear una nueva dinámica que dirija su actuación a la mayor coordinación entre los organismos que la integran. En esta línea, y ciñéndonos al sector de los servicios postales, telegráficos y telefónicos, se ha dado un importante paso para iniciar su sincronización con la puesta en marcha de un plan de creación de centros integrados de comunicación, asumido conjuntamente por la Compañía Telefónica Nacional de España y la Dirección General de Correos y Telégrafos.

Otro de los grandes objetivos que se había fijado en esta legislatura se ha visto también realizado con la implantación, por primera vez en España, del código postal. Se concibe su desarrollo en dos fases. Una primera tuvo ya efectividad a partir de julio de 1984 y fue aplicada a los callejeros de todas las capitales de la provincia, con un grado de asimilación por el público usuario que se sitúa en este momento en torno al 70 por ciento. La segunda fase, que reviste mayor complejidad, se implantará durante este año y afectará a todos los pueblos de España.

Con la culminación de este proceso se superará una importante laguna existente en nuestros servicios postales en comparación con otros países, y se conseguirá un mayor y masivo empleo de los equipos mecanizados y una mayor racionalización de la clasificación manual, facilitando los procesos de normalización. Actualmente este servicio se presta en veintidós jefaturas provinciales, estando previsto extenderlo a cincuenta a lo largo de 1986.

Mención aparte merece el nuevo servicio que se tiene en estudio del correo electrónico, el cual se concibe con el fin de captar hacia los servicios postales los tráficlos de correspondencia de las empresas y usuarios de todo tipo, que dotados con procesamiento electrónico de datos se produzcan a través de medios informáticos. El servicio del correo electrónico es un servicio de valor añadido me-

dante el que, con tarifas flexibles y competitivas, se garantizan unos ajustados plazos de entrega de las cartas originadas por este sistema. La implantación de este nuevo servicio se efectuará por etapas, concluyendo en 1990, y se invertirá una cifra aproximada de 7.500 millones de pesetas.

En último lugar, y en el área de las comunicaciones, aunque con una independencia considerable en lo que respecta a su estructura y a su contenido, se encuentra la Caja Postal. En la exposición sobre la actuación y sobre los resultados de la Caja Postal yo quiero ser muy breve, y para esto creo que es suficiente con dar los resultados de la misma en los últimos años. No creo que sea necesario dar cuáles son sus proyectos comerciales, que, en todo caso, los podría dar si se requiere por algún señor Diputado, pero yo creo que es simplemente suficiente para tener una valoración de lo que está siendo la Caja Postal con dar sus resultados.

En 1982 los recursos generados brutos, beneficios antes de saneamiento, fueron de 8.204 millones de pesetas. En 1985 este epígrafe reflejaba 16.270 millones de pesetas, lo que representa un incremento del 98,3 por ciento y un interanual del 32,7 por ciento. La rentabilidad sobre activos totales medios antes de saneamiento era en 1982 el 2,89 por ciento y pasó en 1985 a 3,35 por ciento. Los recursos ajenos, mientras tanto, pasaban de 298.000 millones en 1982 a 453.000 millones en 1985, lo que representa un total del 51,8 por ciento y un interanual del 17,2 por ciento, observándose claramente la prioridad en la rentabilidad de su actuación.

Esto es a grandes rasgos lo que yo quería hacer constar en mi intervención que, en última instancia —repito—, corresponde a una solicitud realizada en el mes de agosto o septiembre, pero que, por razones ajenas a la Cámara y a mí, no se pudo cumplimentar hasta este momento, y, por tanto, ahora, siguiendo el trámite y las instrucciones del señor Presidente, estoy dispuesto a contestar a las preguntas de rigor.

El señor PRESIDENTE: Vamos a abrir ahora el turno de intervención de los Grupos Parlamentarios, a los cuales agradecería, en primer lugar, que en este trámite al menos se intentara no iniciar el debate sobre la Ley General del Transporte, que, como saben SS. SS., va a realizarse en el Pleno de la Cámara, y, posteriormente, en cuanto a su articulado, en esta misma Comisión.

Tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Quiero saludar en primer término al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y, de alguna manera, hacer constar nuestra sorpresa por esa constatación de que había solicitado hace tiempo esta comparecencia y no se ha producido hasta ahora, sin que sepamos cuáles son las razones de este retraso.

El señor PRESIDENTE: Señor Echeberria, si quiere se las puedo dar.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Como se ha comentado, yo también lo comento.

El señor PRESIDENTE: Las razones son muy simples. Esta Cámara sólo dispone de un día a la semana para conseguir que los señores Ministros comparezcan en Comisión. Con anterioridad a la fecha actual este día era el viernes, y en el período de sesiones pasado el viernes que nosotros teníamos previsto para comparecencia del Ministro fue ocupado por el plenario decidido por la Mesa del Congreso. Como sabe S. S. y todos los señores Diputados, cuando hay decisiones de este carácter quedan anuladas todas las previsiones por parte de la Comisión. Eso es todo.

Por lo demás, hemos intentado ajustar con los nuevos calendarios la presencia del señor Ministro, quedando todavía pendiente, en las mismas condiciones, la comparecencia del señor Ministro de Industria ante esta Comisión, que por idénticos motivos no se ha podido prever, aunque esperamos que pueda hacerse en breve.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Muchas gracias, señor Presidente.

Ciñéndome a unas cuestiones concretas que interesan a mi Grupo, y teniendo en cuenta que es difícil entrar en valoraciones globales sobre la actuación de todo un Ministerio con esta premura de tiempo, voy a rogar al señor Ministro que clarifique algunas cuestiones que nos interesan particularmente.

La primera hace referencia al Plan de Flota y se refiere, en consecuencia, al área del transporte marítimo en su conjunto. A nosotros nos preocupan varias cuestiones. La primera es cuándo va a estar ese Plan de Flota a nuestra disposición, ya que nosotros no lo conocemos ni hemos oído hablar o leído en la Prensa demasiado acerca del mismo, no teniendo, en consecuencia, un criterio sobre su contenido. Sin embargo, por otras cuestiones surgidas —vamos a decir que puntualmente— si tenemos dos temas que pueden estar relacionados con él y que nos preocupan con bastante fuerza. El primero es el de la construcción naval. El Ministro se ha referido algo a esta cuestión, pero a nosotros nos preocupa cuál es la relación de este Ministerio con el Ministerio de Industria en esta materia. Es decir, yo creo que la Dirección General de la Marina Mercante, y el Ministerio de Transportes en su conjunto, tiene una preocupación por el tema de la flota española, pero no sé si esa preocupación se comparte en los mismos términos por el Ministerio de Industria y si este Ministerio verdaderamente se coordina con el de Transportes y tiene una política que facilite también la construcción naval.

Digo esto porque esta materia se liga con otro hecho concreto, pero que es significativo. Me refiero a la reserva de bandera a buques españoles para ciertos tráficos a los que el Ministro ha hecho una referencia muy puntual, ciertas materias que, como todas S. S. SS. conocen, están reservadas en la importación a buques de bandera española y que, desde nuestro punto de vista, esa normativa se está incumpliendo de una forma muy clara —insisto en que desde nuestro punto de vista—, no teniendo tam-

poco claro si verdaderamente esa normativa no se cumple, cómo se puede llevar a cabo ese proceso de liberalización en cuanto a la utilización de la flota española a que ha hecho referencia el Ministro, porque la liberalización tiene que tener una serie de aspectos no sólo en cuanto a los costes internacionales como los combustibles, etcétera, sino también en cuanto a cuestiones como las tripulaciones de los buques. Es decir, que si se liberaliza el mercado hay que liberalizar todos sus componentes, todos los componentes del coste y no sólo algunos de ellos.

En síntesis, y con respecto a esta materia, nosotros pensamos que hay una cierta descoordinación entre ambos Ministerios. Por una parte se pretende potenciar verdaderamente la flota española, pero, por otra, no parece que se dan las facilidades adecuadas o no hay esa intención tan clara por parte del Ministerio de Industria. En cualquier caso, si esto no es así, mejor, pero nos gustaría que el señor Ministro nos clarificase la cuestión.

El segundo tema haría referencia al Plan de Transporte Ferroviario. Nosotros hemos leído recientemente en la Prensa unas declaraciones hechas por el señor Ministro con respecto a esta materia, en las cuales se hablaba de unos escenarios de distinto calibre en cuanto a la inversión prevista de aquí al año 2000, que iban de 1,4 billones en uno de ellos, entre 1,8 y 2,1 en otro, etcétera. Nos parecen bien esas informaciones dadas a la Prensa, pero pensamos que verdaderamente este tema del Plan de Transportes Ferroviario es importante y nos gustaría saber cuándo puede estar a nuestra disposición para poder así tener una idea más cabal acerca del mismo.

El Ministro ha dicho que hay que redefinir el ferrocarril en España. A mí eso me parece muy importante de cara al futuro. Ha hablado de infraestructuras y no ha citado —al menos no se lo he captado— el tema de las inversiones en material rodante, ya que a nosotros nos preocupa —quizá por cuestiones un poco puntuales— la política de inversión en material rodante ferroviario. En este sentido, pensamos que el contrato-programa de Renfe también se está incumpliendo en gran parte. Aquí se ha citado como una de las cuestiones alcanzadas en la legislatura —vamos a decir—, pero lo que hay que tener en cuenta, aparte de la elaboración de los programas, es si luego se cumplen o no. Nos parece que el contrato-programa de Renfe en parte se está incumpliendo, no sabemos muy bien si por fallo de la propia Renfe —vamos a decir—, del Ministerio o de ambos. Sin embargo, sí nos gustaría que esto constase porque, efectivamente, hacer los planes es muy interesante, pero luego esos planes, aparte de las revisiones que necesitan, precisan también un seguimiento en cuanto a su cumplimiento, porque los planes si de algo sirven es de orientación a la propia acción gubernamental, pero también a todos los sectores que están de alguna manera implicados, como, por ejemplo, sectores de producción empresarial, etcétera, que cuentan con esos horizontes que se definen en los planes para sus decisiones de inversión, etcétera.

La tercera cuestión, ya más lejana, sería la de la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones. Preguntaría al señor Ministro cuándo piensa que puede estar este proyec-

to de ley o si se piensa que va a estar o no al menos en esta legislatura, porque también es un proyecto del que se ha hablado en bastantes ocasiones, pero que todavía no ha llegado a la Cámara, aun cuando comprendemos, desde luego, la complejidad de la materia.

El Ministro ha dicho otra cosa importante, y es que este Ministerio es el segundo, efectivamente, en cuanto a inversiones. A nosotros nos parece que esa importancia de la inversión, de alguna manera, da fuerza al hecho de que este Ministerio debería tener una política lo más definida posible en cuanto a esas inversiones. Por ello insistimos en la idea de que se debería hacer un seguimiento más constante, más inmediato en cuanto al cumplimiento y al incumplimiento de las inversiones, porque verdaderamente si algo define la política de este Ministerio, al menos en lo que toca a las materias de transporte y de comunicaciones, es el hecho inversor.

El señor PRESIDENTE: Señor Mardones, tiene usted la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Centrista.

El señor MARDONES SEVILLA: Señor Ministro, en primer lugar quiero agradecerle su comparecencia informativa y vamos a ver si en nuestro análisis crítico, dentro de la improvisación a que el tiempo nos obliga, encontramos algo que no esté bien, digamos, porque de su exposición parece que está todo bien. Debe haber algo en este campo tan amplio, que tiene su problemática en el tiempo como siempre la ha tenido, la tiene y la tendrá, aquí y en cualquier otro país, una materia tan extensa de un organismo que, como usted bien ha dicho, es de gestión y de inversión (sobre todo los problemas de gestión que son los que preocupan al ciudadano, al usuario o al contribuyente, como se le quiera llamar) en el campo del transporte, del turismo y de las comunicaciones, sin menospreciar, por supuesto, la inversión. Sin embargo, vemos inversiones que a veces, siendo cuantitativamente muy altas, no se corresponden después con una eficacia en la gestión.

Voy a empezar con una serie de cuestiones para que el señor Ministro en su intervención posterior pueda ampliármelas o aclararlas. Dice el señor Ministro que uno de los objetivos de la política de transportes es la coordinación entre estos diferentes transportes y la armonización de las condiciones de explotación. Se me oculta el sentido críptico de qué se llama armonización de condiciones de explotación, aunque me voy a fijar solamente en el primer renglón: coordinación entre diferentes transportes.

¿No cree usted, señor Ministro de Transportes, que están ustedes situados, y usted en su política, en un auténtico continuismo en la política que en épocas pasadas podía haber tenido un planteamiento bueno, fñalo o regular, pero que la complicación por extensión, por el aumento de la sociedad, de sus demandas de servicios, deja mucho que desear y que ha fallado algo que en la Administración española yo sigo —digamos— sin verle una solución? Me refiero a la política de transporte intermodal que usted ha señalado como si se refiriera solamente a su Departamento y exclusivamente al tema del transporte terrestre. En este momento el transporte aéreo se encuen-

tra bajo una dependencia de funcionamiento que no es propia de las competencias legales y de gestión del Ministerio de Transportes, porque nuestro transporte aéreo está en manos de la Compañía de bandera española Iberia y de su hermana AVIACO, que funciona con una reglamentación, una normativa y una gestión que no emana tanto del Ministerio de Transportes como del Ministerio de Industria a través del INI en la Compañía Iberia. Pero ustedes, efectivamente, controlan, por medio de su Departamento, los aeropuertos nacionales con la correspondiente Dirección General del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales. Usted ha tocado en su intervención un tema, por ejemplo, el de tarifas de los servicios aeroportuarios.

Pero cuando pasamos al transporte marítimo —usted ha hablado también del plan de flota— resulta que ese transporte no entra en su competencia. Todo el transporte marítimo, de pasajeros y de mercancías está sometido a una política tarifaria de gestión y explotación de los puertos que depende del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Nos encontramos con anuncios muy preocupantes que se han hecho por parte de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Transportes de que se está yendo a un proyecto de autonomía de los puertos españoles, quitando aquellos cuya gestión transfieren a las Comunidades Autónomas, y que establecen una política tarifaria en los puertos españoles para los navíos que atraquen y utilicen las instalaciones, basándose en una tarifa de amortización de inversiones. Las inversiones de Obras Públicas en puertos son cuantiosas. Si se trata de que la amortización se efectúe por vías de tarifa, podemos encontrarnos con que se disparan las tarifas portuarias porque lo que se ingrese en la juntas de puertos por concesiones administrativas en los puertos españoles, o la restricción que hay de subvenciones en los Presupuestos Generales del Estado para este transporte, queda fuera.

Por tanto —aquí va mi pregunta—, yo entiendo, señor Ministro —y espero que me conteste—, que no hay racionalidad en este momento en la coordinación de la política de transportes, fundamentalmente con el transporte marítimo, porque está fuera de su Departamento. Me gustaría saber si usted tiene prevista en su política hacer una propuesta al Gobierno. Para racionalizar este tema y para conjugar fundamentalmente la política tarifaria (transportes, etcétera) —usted se refería al tema intermodal— entre el transporte terrestre, el transporte aéreo y el transporte marítimo, en lo que esté sólo —parecería lógico— en el ámbito competencial y jurídico del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, área de transportes, y no en el Ministerio de Obras Públicas, como el tema de puertos, ni tampoco en el área de transporte aéreo, como el tema del INI, Ministerio de Industria.

Otra pregunta que le hago es con relación al transporte aéreo en aquellas áreas geográficas españolas, como son los archipiélagos canario y balear, donde el tema intermodal no está tanto en coordinación con el transporte terrestre, de carreteras o ferroviario, ni incluso con el marítimo, aunque sea parcial, sino en el propio transporte

aéreo intransular o interinsular, e insular territorio peninsular español. Le pregunto si por parte del Departamento hay alguna disposición o línea política para resolver el problema del tercer nivel aéreo de comunicación, concretamente en el archipiélago canario.

Aquí, ante esta Comisión, hace unos meses informó el señor Presidente de Iberia, el señor Andreu, que el tema del transporte aéreo en Canarias suponía para Iberia un déficit de explotación del orden de los 3.500 millones aproximadamente —quiero recordar— y que con líneas de tercer nivel podrían bajar estas pérdidas de explotación de la Compañía Iberia a 500 millones. Como no es competencia del señor Ministro el tema de Iberia ni del INI no entro en ello, pero entro en si el Ministerio de Transportes piensa regular este tema del transporte aéreo en tercer nivel y concretamente tanto en áreas interinsulares como en áreas peninsulares, y esto relacionado con el Plan de Aeropuertos. ¿Por parte de su Departamento hay establecido en este momento un plan de aeropuertos en que queden unos bajo gestión directa de su propio Departamento y otros sean llevados al área de aeródromos de tercer nivel, o que sea explotado por quien o pueda, excepto la Administración del Estado a nivel de su Departamento?

Voy con el tema del turismo para ajustarme al tiempo concedido por el Reglamento. Usted se ha referido a que la política de su Departamento en el área de turismo es la promoción exterior, en la que ahora no voy a entrar, y la orientación del turismo. Estoy observando, señor Ministro, que en aquellas áreas geográficas de calidad turística española y de gran vocación, fundamentalmente me refiero en este caso al archipiélago canario y al archipiélago balear —supongo que este fenómeno se puede estar repitiendo en zonas de la Costa Brava o de la Costa del Sol o de otras zonas turísticas costeras españolas con alta demanda y alta ocupación de turistas extranjeros—, se están produciendo, tal vez por falta de legislación, perturbaciones que me atrevo a calificar, señor Ministro, que atañen al propio principio de la soberanía nacional. Le pongo un ejemplo.

En la isla de Tenerife se ha vendido a una organización extranjera británica el hotel Martianes, aparte de los problemas laborales en el tema de los despidos en que ya ha intervenido la UGT, pero éste es otro tema no de su competencia. Este hotel se vende en el sistema de venta a tiempo parcial de uso. Los ciudadanos españoles no pueden optar; tienen vetada la compra de cualquier apartamento a tiempo parcial, solamente se les vende a ciudadanos de nacionalidad británica o extranjera y el pago tiene que ser en divisa; no se acepta en territorio de soberanía española —sigo pensando que Tenerife es territorio español, de plena soberanía constitucional— que los nacionales puedan acceder a cualquier lugar de venta. ¿Tienen ustedes prevista alguna normativa legislativa que impida estos desafueros?

En el tema de las comunicaciones, señor Ministro, y refiriéndome a la Ley de ordenación de las telecomunicaciones, usted ha señalado dos condiciones que me dejan altamente preocupado, una de ellas dice que «donde sean

técnicamente posibles». Me supongo que se está usted refiriendo a la privatización de empresas en el tema de las comunicaciones y yo quiero aplicar las dos condiciones suyas de «técnicamente posible» y «económicamente deseable», por ejemplo, a la televisión privada. Yo no sé qué entiende el señor Ministro por «técnicamente posible», porque hoy no sé si en el mundo de las telecomunicaciones y de la electrónica hay algo técnicamente imposible, cuando hemos visto en la prensa y en los medios de comunicación que la sonda europea «Giotto» que ha seguido al «Halley» hace lo que hace; así es difícil pensar que haya algo técnicamente imposible. Usted dice que sea técnicamente posible y después añade «económicamente deseable». Señor Ministro, si se va a unas telecomunicaciones en el área del campo de la televisión privada, quien tiene que decidir si es económicamente deseable es la empresa privada; éste es uno de los riesgos, una de las condiciones fundamentales en un mercado libre es el riesgo que corre una empresa de meterse en un negocio que económicamente sea deseable.

Quisiera que el señor Ministro nos explicitara este tema de la ordenación de las telecomunicaciones, entrando específicamente en el campo de la televisión privada y la regulación y sujeción de la misma a estas dos condiciones que señala el señor Ministro de «técnicamente posible» y «económicamente deseable», porque me parecen peligrosamente limitativas.

Con relación, señor Ministro, al programa «Star» quisiera preguntarle sobre los proyectos que se hubieran canalizado a través del mismo y que se hayan presentado al FEDER, y cuál es el tipo, la ubicación o la característica de estos proyectos que actualmente se hayan presentado para su financiación o apoyo económico en el FEDER.

Entro seguidamente, señor Ministro, en los servicios postales y telegráficos. El ciudadano parece que tiene sus dudas sobre la actual eficacia, agilidad y prontitud de los servicios postales españoles, incluso no es raro escuchar la palabra «degradación», y ahí tenemos el fenómeno que ha surgido, al menos en las grandes capitales, del servicio de reparto privado de correspondencia en el día por los denominados «mensajeros» o empresas de mensajeros, ¿tienen ustedes prevista alguna línea legislativa al respecto, bien para regular estas empresas de mensajeros, bien para que la competitividad de los servicios de correo estatales no se vean desbordadas por su falta de agilidad, rapidez y eficacia en el tiempo?

Entro en otro tema, anunciado por el señor Ministro, que me deja altamente preocupado, y es el del correo electrónico. Quisiera que el señor Ministro me dijera qué países del área occidental tienen en este momento establecido y en funcionamiento el correo electrónico y si esa gestión, señor Ministro, es de empresas privadas o estatales, porque usted ha dicho que este correo electrónico fundamentalmente atendería a esas empresas privadas que necesitan una agilidad, una rapidez inmediata en su notificación. Porque o el correo electrónico se regula jurídica y legalmente, no ya la cuestión técnica, por supuesto, sino en los aspectos verdaderamente de protección del secre-

to, de protección de la confidencialidad, o esto en manos estatales puede levantar todas las suspicacias posibles si no hay un cuerpo legal que garantice, fundamentalmente (y como el señor Ministro no ha hablado nada de cuerpo legal, no sé si esto lo contemplarán ustedes en el tema de la ordenación de las comunicaciones) la defensa y protección de la confidencialidad o del secreto.

Con relación a los servicios filatélicos, que dependen de su Departamento, señor Ministro, es dudoso, a veces, el grado de calificación que le dan en los organismos filatélicos internacionales al Servicio Filatélico español. Las modificaciones del calendario de emisiones de sellos están siempre cuestionadas, sobre todo si no se efectúan unos controles determinados en las planchas de series de emisiones de sellos que después en el mercado filatélico, nacional o internacional, alcanzan altos valores. ¿Tienen ustedes prevista alguna regulación de tipo técnico, de tipo económico o fiscal, en relación con el mercado filatélico?

Respecto a la Caja Postal, me gustaría que nos pudiera informar aquí el señor Ministro de dos cuestiones: primera, ¿ustedes conocen, en los préstamos a entes públicos, condiciones especiales de crédito fuera de las habituales en el mercado?

Le digo esto porque en una comparecencia, creo recordar, de hace dos años, del señor Director General del Ente Público Radio Televisión Española, nos dijo que la compra del famoso edificio de Televisión Española aquí en Madrid se había hecho con un préstamo de la Caja Postal de Ahorros, y se negó a dar información sobre las condiciones del préstamo o dijo que era de reserva, en la Comisión de Control correspondiente, exponiendo únicamente que había sido en condiciones muy favorables y beneficiosas.

Yo quisiera saber si hay un tratamiento distinto en los préstamos de la Caja Postal entre el ciudadano ordinario, que se dirige allí para el préstamo-vivienda o cualquier otra cosa, y los entes públicos, y a qué entes públicos (si lo puede contestar aquí el señor Ministro, y si no lo dejamos para posterior demanda) se les han concedido préstamos beneficiosos por parte de la Caja Postal.

La segunda cuestión relativa a esta Caja es si actualmente el Ministerio está en la idea del mantenimiento de toda la gestión de esta Caja Postal en su seno administrativo o hay criterios en el Gobierno de que la Caja Postal pase a ser gestionada o gerenciada por otra entidad gubernamental, por otro Departamento.

Y, finalmente, señor Ministro, quiero decirle si en esa política general que usted ha señalado para su Departamento, del transporte, del turismo y de las comunicaciones, hay alguna regulación específica que, tanto en el sistema del transporte de viajeros (es una pregunta mezcla de transporte-turismo, por eso la he dejado para el final) como lo que es turismo, cuando se mezcla el transporte del turismo en el sistema «charter»; si ustedes piensan hacer alguna regulación que tenga alguna orientación determinada, o bien a favor de las compañías aéreas españolas, sean Iberia, sea AVIACO, sea Spantax o las que operan en el mundo del turismo, o tratan únicamente de favorecer (no lo pongo en tela de juicio, no es ninguna crí-

tica, es preguntar si esa política ustedes la pueden desarrollar jurídicamente o aplicar la normativa existente) el tráfico de pasajeros de tipo «charter», de tipo turísticos en los aeropuertos nacionales que gestiona su organismo autónomo Aeropuertos Nacionales.

Nada más y muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: ¿Señor Xicoy, desea intervenir? (*Asentimiento.*) Tiene usted la palabra, en nombre de su Grupo.

El señor XICOY BASSEGODA: Después de agradecer la información que nos ha facilitado el señor Ministro acerca de los planes de su Departamento, quiero felicitar a todos los Josés que me están escuchando, empezando por el señor Presidente de la Comisión. Y, por cierto, como es su santo, quizá nos podría obsequiar con la presencia de algún camarero que nos sirviese un café, porque veo que la sesión se está prolongando. No digo que nos invite, señor Presidente, pero sí que nos obsequie con la presencia de un camarero. (*Risas.*)

Hay una pregunta obligada, en primer lugar, señor Ministro, porque ha manifestado que uno de los tres grandes ejes de la política de su Departamento está en la integración en la Comunidad Económica Europea. Enlazándolo con la política ferroviaria, surge una pregunta inmediata: ¿tiene previsto algo el Departamento en materia del ancho normal de la vía de la red española?

Tengo la impresión de que en estos momentos el tema ferroviario es un poco la cenicienta de los transportes españoles. Desde que surgió el ferrocarril en España, a fines del siglo pasado, la política de los distintos Ministerios (Departamento de Fomento y los recientes Ministerios, que algunas veces ha sido de Obras Públicas, otras Ministerio de Comunicaciones, etcétera) ha habido un continuo vaivén, ha habido una especie de cha-cha-chá, pasos adelante, pasos atrás; ferrocarril sí, ferrocarril no, y en estos momentos yo tengo la impresión de que estamos en un período de ferrocarril no. Desearía que el señor Ministro me disipara esta duda.

En segundo lugar, a mí se me ha encendido la luz roja en un determinado momento, cuando, hablando de la política ferroviaria del Departamento decía que hay cierto sector (importante, me ha parecido), que el Ministerio lo confía a una cofinanciación con las Comunidades Autónomas. Y yo he dicho: pues va apañado el señor Ministro, porque con la inanición a que se ven sometidas presupuestariamente las Comunidades Autónomas, no sé que cofinanciación pueden suministrar en materia de transportes y, concretamente, de transportes ferroviarios.

Una tercera cuestión deseo plantear al señor Ministro, y es en cuanto a la oferta exterior de turismo que se reserva el Ministerio para el ejercicio de sus funciones. He de dejar constancia de que esta política de oferta o de acción exterior del Ministerio con las competencias exclusivas de las Comunidades Autónomas es un problema no resuelto o, en todo caso, mal resuelto. Yo creo que vale citar que una experiencia no feliz en esta materia ha sido la no adjudicación a nuestro país de «Disneylandia», y no

estoy culpando a nadie; digo que ha sido una experiencia no feliz, y creo que hemos de profundizar en este terreno.

En cuarto lugar, y en esto quizá repito una cuestión que ya ha planteado el señor Mardones en representación del Grupo Centrista, es que cuando el señor Ministro hablaba de la mejora de la calidad de los servicios postales, de los servicios de Correos, evidentemente me parece que esto queda desmentido por la proliferación, cada día más extendida, de estas agencias de mensajeros, a los que además el usuario paga cien veces más de lo que le cuestan los servicios postales. Por algo será, porque no creo que al usuario español le guste regalar el dinero a nadie. Y esto no solamente inter-ciudades, sino intra-ciudades.

Después hay una cuestión que quizá parecerá un poco anómalo que la planteo, pero yo creo que, dado que la importancia del transporte por tubería cada día es mayor, indudablemente, me extraña que el señor Ministro no haya hablado para nada de esto. No sabemos si es que no es competencia de su Ministerio, si lo será del Ministerio del Interior, etcétera. Es una cuestión que deseo que me aclare.

Finalmente porque deseo ser muy breve, y como resumen de todo lo que ha expuesto el señor Ministro —y esto es una consideración de tipo general— se ha referido a una política de liberalización, sobre todo, del transporte, y a lo largo de su exposición he visto un catálogo, una retahíla de restricciones al libre juego de las reglas del mercado, en materia de subvenciones, de ayudas, policía tarifaria, etcétera. Quizá esto es una impresión que dada la premura del tiempo que ha habido entre la exposición del señor Ministro y la intervención de los Grupos, no permite una visión de conjunto en el estudio del plan trazado por el señor Ministro, sin embargo, sí me ha parecido ver una cierta contradicción.

Nada más, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Ministro, gracias por estar con nosotros, aunque yo tengo un poco la sensación de que quizás por aquello de que estamos en un ambiente festivo, aunque lo sea menos, los servicios de la Cámara o la Mesa del Congreso o quizá la Mesa de la Comisión a usted y a nosotros nos han gastado una broma con esta comparecencia. Y creo que es una broma, señor Ministro, porque realmente venir aquí al cabo de nueve meses de estar en el cargo a explicar una política de departamento y quizá quedándole escasos meses hasta una disolución de las Cámaras que supondría un cese, aunque luego pudiera ser, como es lógico, renovado si gana las elecciones, y por nuestra parte, recibir esta información en esas mismas circunstancias, insisto en que, aparentemente por lo menos, parece una broma, tanto hacia usted, señor Ministro, como hacia nosotros. No sé de quién es la culpa, vamos a dejarlo en aquello de los «gremlins», porque parece que Disneylandia está saliendo con frecuencia en estas intervenciones.

Escuchándole, señor Ministro, yo tenía la sensación de

que estábamos hablando de otro país. Es decir, que todo iba bien, que no había problemas, que tenía buenas intenciones, que pretendía hacer una serie de cosas, que nos contaba menos que en veces anteriores y antecesores suyos lo mal que estaban las cosas antes y lo bien que están ahora, pero que también de vez en cuando lo decía. En definitiva, de verdad, señor Ministro, yo tenía la sensación de no estar escuchando al Ministro de Transportes español, sino de estar escuchando al Ministro de Transportes de otro país de la Comunidad Económica Europea.

Señor Ministro, yo tengo la sensación de que usted está intentando edificar una casa cuyos paramentos podrían ser los diferentes modos de transporte, y a lo mejor, con un poco de suerte, al poner el tejado resulta que la casa cubre aguas suficientemente bien y no entra la lluvia dentro. Pero parece difícil que tratándose de transporte ferroviario, de transporte por carretera, de transporte marítimo (fluvial, evidentemente, hay poco) y de transporte aéreo, se pueda intentar hacer una política de departamento sin hacer un plan general de bases o de ordenación del transporte, de todos los modos del mismo, de tal manera que si tuviera la absoluta seguridad de que las cuantiosísimas inversiones que en este terreno se van obligatoriamente a producir, van a ser inversiones que lleven a la mejor utilización de las mismas desde un punto de vista estrictamente económico para la sanidad de la economía nacional.

Difícilmente nosotros podemos estar hablando en estos momentos de trenes de 200 kilómetros por hora corredor Irún-Madrid-Sevilla o el triángulo Valencia-Barcelona-Madrid, sin saber si de verdad es mejor favorecer la velocidad en los trenes o favorecer la captación de mercancías por ferrocarril. Difícilmente podemos saber si es necesario un Plan General de Carreteras como el que parece que por fin se va a presentar mañana ante el Pleno de la Cámara, sin saber si de verdad se va a favorecer el tráfico de mercancías por carreteras o se va a favorecer por ferrocarril o, sencillamente, se van a utilizar, por ejemplo, camino de Barcelona, las bodegas vacías del puente aéreo, en vez de comprar aviones a la Compañía Aeronáutica española CASA. Difícilmente nosotros podemos preconizar un plan de flota, con un aumento sustancial, deseable y apetecible de la navegación de cabotaje, cuando paralelamente estamos fomentando la captación de tráfico por ferrocarril de mercancías, o sencillamente favoreciendo la liberalización del tráfico de mercancías por carretera.

Entiendo que esto sería una cuestión previa a la que hubiera sido muy deseable hacer una referencia, porque al señor Ministro, que estoy seguro que es muy amigo de la macroeconomía, ya se le habrá pasado más de una vez por la cabeza, lo que ocurre es que esto es difícil, yo lo comprendo, es mucho más complicado, pero no le quepa la menor duda que es mucho más deseable, y de alguna manera esta Comisión se habría podido enterar de lo que desea hacer de verdad el Gobierno en todo este campo inmenso que es el transporte.

Entrando ya en el terreno del transporte terrestre y más concretamente en el transporte por carretera, señor Mi-

nistro, no voy a entrar en la Ley de ordenación de los transportes, la veremos mañana si Dios quiere, pero sí voy a decir algunas cosas concretas que al amparo del tema, del transporte por carretera podrían considerarse preguntas puntuales. Por ejemplo, señor Ministro, ¿usted podría explicarme por qué las primas del seguro obligatorio de viajeros se ingresan solamente en el Banco Exterior de España y con carácter obligatorio, según la circular del Ministerio de Transportes, desde el año 1985? ¿Usted podría explicarme por qué el Real Decreto sobre tráfico y circulación de vehículos escolares y de menores que regula la seguridad del transporte de escolares, como es lógico, da un tratamiento tan diferencial que obliga solamente a los autocares de servicio discrecional y no a los autocares regulares? ¿Es que los niños no se pueden caer nada más que desde los autobuses de transporte discrecional y en cambio de los autobuses regulares o municipales no se pueden caer? ¿Es que no necesitan separación del conductor nada más que en ese tipo de autobuses discrecionales y, sin embargo, los municipales o regulares no la necesitan?

Después hay un dato, a título de anécdota. Señor Ministro, si me permite una pequeña digresión, yo entiendo el transporte como un servicio permanente al usuario y el gran beneficiario del transporte creo que debe ser el usuario. Todo lo que se legisle y se planee en materia de transporte que no sea así, de alguna manera está afectando, quizás, hasta a la propia Constitución.

¿Usted conoce, por ejemplo, lo que está pasando entre Renfe en sus servicios de carreteras y los autocares subcontratados por la propia Renfe? ¿Usted conoce que los autocares de Renfe que están circulando en estos momentos Madrid-Barcelona, Madrid-Costa del Sol, Madrid-Orense, Madrid-Vigo; Madrid-Torre Vieja, Madrid-Benidorm, Madrid-La Manga, cuando Renfe recauda, por servicio de autocar, por ejemplo, 241.500 pesetas ida y vuelta en un Madrid-Barcelona, subcontrata a transportistas discrecionales ese mismo servicio en 107.900 pesetas? ¿Y cuando hace un Madrid-Costa del Sol subcontrata lo que ella cobra 249.000 pesetas en 89.586 pesetas? Le podría dar muchos datos de estos, señor Ministro, porque entiendo que el 55 por ciento de diferencia —y, ¡jojo!, los transportistas discrecionales subcontratados por Renfe no pierden dinero, sino que lo ganan— es una diferencia sustancial que, evidentemente, no redundaría en beneficio del usuario.

Señor Ministro, no quiero entrar más en el tema del transporte por carretera. Damos por supuesto que nos va a hacer llegar el Plan de Transporte Ferroviario, espere que llegue, esperemos que sea adecuado, y lamentablemente lo que no sabremos es si está de acuerdo con la Ley de Ordenación del Transporte en cuanto a la idea que el Ministerio tiene, o no está de acuerdo y, en cualquier caso, lo discutiremos y lo veremos con todo el cariño que se merece.

Señor Ministro, creo que ya se ha dicho de alguna manera aquí que sería bueno conocer si el Ministro está satisfecho no sólo de las inversiones que dedica Renfe a gastos en material móvil, motor o remolcado, sino a gastos

de mantenimiento. En toda la disertación del Ministro ha sido una constante de la misma el tema de la seguridad. Sabe usted, como sé yo, que todos los elementos móviles y fijos de una red ferroviaria sufren un desgaste y exigen una reposición que tiene un carácter anual y, desgraciadamente, como esa reposición no se haga, la seguridad puede llegar a brillar por su ausencia. ¿Está satisfecho de los porcentajes que se le están dando en mantenimiento y reposición en Renfe a las inversiones sucesivas anuales? ¿Considera lógico el Ministro, en el caso del tráfico marítimo y en la línea de protección a la mano de obra nacional, que se esté paralelamente procediendo a las regulaciones de empleo en alguna empresa muy cercana a nuestra patria chica, como puede ser en este momento Bazán?

Aeropuertos. Evidentemente tenemos 39 aeropuertos. El Ministro Barón nos dijo, en su momento, que iba a ser una constante de su Ministerio, con cierta rapidez, además, el redefinir, y ya se ha dicho aquí, las categorías y la utilización de los 39 aeropuertos de la red nacional. Yo entiendo que esto es difícil y políticamente hasta puede ser complicado, pero creo que es muy necesario, es muy conveniente que sepamos de una vez por todas las diferentes categorías en que se tienen que utilizar los aeropuertos nacionales y, lo que es más importante, lo que se piensa o se desea hacer con ellos con o sin la colaboración de las Comunidades Autónomas correspondientes.

En ayudas a la navegación el señor Ministro ha dicho, más o menos, que todo está yendo mejor, pero también, señor Ministro, usted sabe como yo que no todo está funcionando bien. Yo no diría que está todo funcionando mal, porque eso sería muy grave, pero sí que está funcionando bastante mal. ¿Conoce, señor Ministro, las zonas negras que hay en la comunicación de radio sobre el territorio nacional? Porque hay 34.000 millones de pesetas recaudados por la tarifa de Eurocontrol, al cambio de los doscientos y pico millones de dólares que hemos recaudado, lógicamente con el incremento sustancial que estas tarifas han supuesto en los últimos doce o dieciocho meses. Por cierto, me agradecería que me contestara el Ministro por qué no estamos en el Comité Ejecutivo de Eurocontrol; cuáles son las razones de fondo por las cuales Inglaterra nos ha vetado la entrada, no estamos en el Comité Ejecutivo. La verdad es que esas tarifas de Eurocontrol se entiende que son tarifas que se cobran porque se ayuda a la navegación por encima de España, bien cruzándola o bien utilizando nuestros aeropuertos, pero se entiende que deberían revertir, lógicamente, en una absoluta mejora de todo el sistema de ayudas a la navegación. ¿Realmente se invierten las mismas cifras o casi las mismas cifras que se están invirtiendo en otros países?

En cuanto a la aviación de tercer nivel, señor Ministro, yo me permito recordarle que en esta misma Comisión, y curiosamente a propuesta de este Diputado, se aprobó una proposición no de ley por la cual se le conminaba de alguna manera, valga la palabra, al Gobierno a mandar y a regular en un plazo breve esta aviación de tercer nivel. La proposición no de ley venía con tres o seis meses de plazo para ser consensuada con el Grupo Parlamentario Socialista y otros Grupos y de esto creo que llevamos

cerca de un año y todavía no ha llegado nada. Sería bueno que el Ministro supiera que el Ministerio de Transporte tiene obligación de regular esa aviación de tercer nivel que tengo la sensación de que se está empezando a utilizar en España sin ninguna clase de regulación.

Señor Ministro, sobre el turismo decía usted, y con buen criterio, que todo estaba transferido. Pues sí, todo estaba transferido y desgraciadamente, uniéndome a la petición del señor Xicoy, deseáramos que nos explicara por qué una de las pocas cosas que la Administración llevó en sus manos, como fue el tema de «Disneyworld» no se tradujo en ninguna clase de éxito, sino todo lo contrario. Yo tengo mi opinión personal. Por Francia negociaba el Primer Ministro entonces, Laurent Fabius; por España negociábamos del orden de seis o siete personas simultáneamente; unas Consejeros de Turismo de las diferentes autonomías y hasta algún que otro intermediario y como «capo» de lío del problema el señor Vasallo. La verdad es que si a eso unimos que París es más conocido que las diferentes regiones españolas donde se podía ubicar, parece fácil que el ordenador decidiera que la ubicación fuera París. En cualquier caso sí desearía una explicación del señor Ministro sobre cómo aquellas campanas que se estaban echando casi al vuelo en los últimos meses se vinieron abajo con estrépito.

Nada más, señor Ministro, solamente recordarle que estamos deseando que aparezca la Ley de Ordenación de las Comunicaciones; que de paso nos vendría bien alguna opinión suya sobre la instalación de terminales únicos en las agencias de viaje españolas, promesa que hizo su antecesor; que nos agradaría saber las intenciones que tiene el Ministerio en cuanto a los instrumentos para conciliación y arbitraje, sobre todo en temas marítimos, si vamos a seguir en manos de instrumentos sajones el señor Ministro anterior decía que quería evitarlo; saber qué va a pasar con la actual Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea, cuya derogación parece que podría ser conveniente y, finalmente, volverle a rogar que nos indicara si en el caso de la compañía Iberia, si en el caso de la compañía Aviaco, si en el caso de la infraestructura de carreteras, si en el caso de la infraestructura general de transportes el Gobierno tiene alguna intención de reunir o reunificar todas esas competencias en una sola mano, donde, sin duda, la coordinación podría ser no solamente más eficaz, sino, en definitiva, que iría en beneficio del usuario, que es lo que todos estamos pretendiendo.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trillo. Por parte del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Abejón.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señor Ministro, señores Diputados, en primer lugar quisiera manifestar la satisfacción de nuestro Grupo por haber contado con la presencia y con la información puntual y eficaz de don Abel Caballero, que, como es sabido, era, y sigue siendo, naturalmente, uno de los miembros más destacados de nuestro Grupo Parlamentario y anun-

ciar que no vamos a hacer, salvo una pregunta que hará, concretamente, el señor Bahillo, sobre un tema específico de telefonía, ninguna pregunta para dar oportunidad al señor Ministro de que consuma el tiempo en explicar a los señores Diputados de los Grupos de oposición las múltiples, variadas y a veces variopintas preguntas con que le han obsequiado.

El comentario lo distribuyo en cuatro puntos. El primero se refiere a la enorme complejidad y amplitud del Ministerio que hace a veces difícil exponer en un breve plazo de tiempo cuáles son las enormes tareas y la enorme labor que ha desarrollado el Gobierno en esta parte de la legislatura ya cumplida.

Por otra parte, los problemas que afectaban a todos los subsectores del transporte; la situación de crisis de algunos de ellos, como el transporte marítimo, el transporte por carretera, y como han señalado algunos Diputados de los Grupos de oposición, la propia complejidad administrativa que hace que a veces los temas de transportes y también los de comunicaciones desborden las propias competencias del Ministerio y que, desde luego, sea difícil inclusive el acometer una reforma administrativa profunda, explica a veces por qué no se puede, de una forma simplista y sencilla dar cumplida razón de la enorme labor realizada y del meritorio esfuerzo que ha hecho el actual Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y su antecesor nuestro compañero el señor Barón.

El segundo punto que quería señalar era que, al modo de ver del Grupo Parlamentario, la labor realizada es francamente satisfactoria. Se ha mejorado notablemente la seguridad en la carretera, la seguridad en los aeropuertos y en las aerovías españolas; se ha mejorado notablemente la calidad de los servicios, la rentabilidad económica de las compañías públicas, inclusive la rentabilidad de los agentes privados; ha mejorado notablemente, y esto se ha producido muy directamente en muchos de los servicios que gestiona directamente la Administración, por ejemplo, el señor Ministro se refería antes a un caso que es paradigmático a nuestro modo de ver, que es la mejora que se ha producido en la gestión de los aeropuertos y la superación del déficit crónico que éstos tenían por una situación de superávit.

Si pasamos a temas concretos, podemos hablar de la mejora en el transporte por carretera, donde la situación económica de los transportistas, la calidad del servicio y la situación económica es muchísimo mejor, o donde, gracias a la Ley de Inspección y Sanciones, tanto la seguridad como las prácticas de competencia desleal o de anarquía que reinaban se ha mejorado notablemente; o del tema de ferroviarios —que algunos señores Diputados de la oposición también han señalado como tradicionalmente conflictivo y problemático—, donde la firma del contrato-programa entre la Administración y la Renfe ha supuesto una enorme mejoría en el endémico déficit de los ferrocarriles, no sólo en España, sino en todos los países, o, pasando a otro de los sectores, podemos referirnos al sector de transporte aéreo, en el que se han realizado enormes inversiones en la mejora de las ayudas a la navegación y a la circulación aérea, por ejemplo, las inver-

siones en el Plan SACTA. Todos estos logros, por no citar, porque ya lo han hecho varios señores Diputados, el tema del Plan de flotas, que además tendrá notable repercusiones sobre la industria naval, que atraviesa también muy de antiguo (sin que se pueda en absoluto asociar a la gestión del Gobierno socialista) una crisis; decía que todas estas tareas muestran cómo (aunque, tal vez, no se haya producido un plan general público en coordinación de transportes y una política general de transportes explicada) si se ha producido de hecho una mejora en todos los servicios, una armonización de las condiciones y una coordinación general de los mismos.

Lo mismo podría decirse del sector de las comunicaciones, donde, después de una primera labor de mejora, una primera labor de estudio, una labor de superación de algunos problemas concretos, por ejemplo, en las relaciones o en la gestión con la Compañía Telefónica Nacional de España o en los Servicios Postales, se ha producido una reforma administrativa que, por primera vez, da un rango suficiente a la gestión de las comunicaciones en España con la Secretaría General de Comunicaciones, que, en defecto de la Ley de ordenación de las telecomunicaciones y del nuevo contrato con la Compañía Telefónica Nacional de España, permite clarificar las relaciones entre la Administración pública y dicha Compañía.

No voy a citar el tema del turismo, cuyas enormes mejoras producidas y su situación económica tan boyante todas SS. SS. atribuirán no a la buena gestión del Gobierno sino a la mejora general de la situación económica o a la eficacia de la iniciativa privada. Si en un sector en el que las cosas van bien no hay ningún mérito por parte del Gobierno socialista y se atribuye todo a la iniciativa privada y a la buena marcha de los asuntos (tal vez estén transferidos a las Comunidades Autónomas, la mayoría de ellas gobernadas por el Partido Socialista), y cuando se producen problemas en cualquier área como en el transporte por carretera, que es un área claramente en manos de la iniciativa privada, los problemas sí son del Gobierno, el balance general es forzosamente negativo. Por ello, nosotros nos vemos en la necesidad de insistir en que algo tendrá que ver el Gobierno socialista, vía legislación, vía promoción del turismo exterior, vía el clima de seguridad y de solidez que está dando al país, en la mejora de nuestra situación turística.

Los dos últimos aspectos que quería señalar era que nos congratulamos como Grupo Socialista de la continuidad de la política de transportes, turismo y comunicaciones, de la que el actual Ministro es un exponente, habiendo sido uno de los casos en que se ha producido un relevo gubernamental. Desearía atribuirlo a algo que es obvio y evidente para todas aquellas personas que no tienen un sesgo ideológico claramente contrario al de nuestro Partido, y es que la política del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (en estos momentos don Abel Caballero, antes, don Enrique Barón), obedece al programa que, sobre transportes, turismo y comunicaciones, el Partido Socialista ofreció en el año 1982 al pueblo español y que por sus pasos, de forma seria, prudente, comedida, inteligente y racional, se va llevando a buen fin.

Por lo tanto, nuestra política, la política del Gobierno socialista que nuestro Grupo apoya sin discusión y que tendrá una continuidad no en este período sino también en la próxima legislatura, va a permitir que estos servicios, que el señor Trillo decía que debían ser unos servicios constantes de calidad y de asistencia al usuario, coloquen a España al mismo nivel que otros países gobernados por partidos socialistas o social-demócratas en Europa.

Uno de los señores Diputados de la oposición decía que tenía la impresión de que estaba oyendo no al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones del Gobierno de España, sino...

El señor PRESIDENTE: Señor Abejón, por favor, no entre en debate sobre lo que han dicho otros Grupos.

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, no hago sino citar, tal vez dando otro sentido distinto, la brillante alusión que ha hecho el señor Trillo.

Decía que a mí también me parece que estamos oyendo a uno más de los Ministros de Transporte, Turismo y Comunicaciones de la Comunidad Económica Europea, porque los problemas en España empiezan a ser parecidos a los de los demás países de la Comunidad Económica Europea: problemas de mejora de la calidad de los servicios, de mejora de la rentabilidad, de inteligente y racional liberalización, en donde se pueda técnica y económicamente, etcétera. A ese respecto, deseo señalar muy gratamente que nuestro Ministro empieza a ser un participante en la política de transportes de la Comunidad Económica Europea, y que hace días, en la reciente reunión del Consejo de Ministros europeo, defendió los intereses del transporte en general y del sector marítimo español. Nosotros esperamos que se siga en esta línea. Muchísimas gracias, señor Presidente y señor Ministro.

El señor Bahillo quiere hacer una pregunta concreta.

El señor PRESIDENTE: Señor Bahillo, tiene usted la palabra.

El señor BAHILLO FERNANDEZ: Dado lo avanzado de la hora y como quiera que el Ministro en su intervención ha incidido de forma amplia y exhaustiva sobre el tema que yo quería plantear, renuncio a mi intervención.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Bahillo.

A la vista de los requerimientos que se me han hecho, muy particularmente del señor Xicoy, voy a suspender la sesión al menos durante diez minutos, si les parece bien, para que, aparte de que pueda preparar el señor Ministro las contestaciones correspondientes, los señores Diputados si lo desean, puedan ir a tomar un café. *(Pausa.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a reanudar la sesión.

Señor Ministro, tiene usted la palabra para contestar a las preguntas que le han formulado los distintos Grupos Parlamentarios en relación a las tareas de su Departamento.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): En primer lugar, quiero agradecer a todos los portavoces de los Grupos sus preguntas, el tono constructivo de todas ellas, y el hecho de que sobre la marcha se hayan hecho algunas sugerencias. Especialmente, quiero agradecer al portavoz del Grupo Socialista su valoración sobre la gestión.

Voy a intentar contestar a todas las preguntas que se hicieron (la verdad es que son muchas), y sintetizar al máximo. Quizá la respuesta a algunas de ellas no sea lo suficientemente amplia como pudiera haberlo sido disponiendo de más tiempo, pero si me extiendo calculo que no acabaría antes de hora y media, porque realmente es repetirlo todo, por lo que voy a tratar de ser lo más conciso posible, aun sin dejar ninguna fuera.

El señor Echeberria, del Grupo Vasco, preguntaba en primer lugar, cuándo los señores Diputados iban a disponer del plan de flota. Los señores Diputados van a ser los primeros que lo van a tener, tan pronto esté publicado. El primer envío que se va a hacer del plan de flota, una vez publicado, va a ser a los señores Diputados del Congreso. En estos momentos está en fase de publicación. La verdad es que tenía previsto traer una copia mecanografiada, pero quiero decir que hay algunos retoques que se están haciendo sobre la información que se da en el plan. En el Plan que discutió el Gobierno se hace una exposición muy detallada del sector y no es conveniente dar tanta información. No me refiero a los señores Diputados, que le van a tener, sino a la publicación general, a Europa, a la Comunidad Europea, porque cada uno que haga sus estudios; yo no tengo que facilitárselos a otros países. Esto está provocando, aun sin cambiar en absoluto el plan tal y como fue aprobado, que haya una redacción definitiva, que es la que se va a publicar, que la tendrán ustedes inmediatamente.

Usted formulaba una pregunta muy importante en relación con el plan de flota, que yo no quise tocar porque no es propiamente el objetivo, aunque sí un elemento clave dentro de dicho plan de flota, que es la relación entre plan de flota y construcción naval. Todos los señores Diputados saben que el origen del plan de flota proviene de la Ley de reconversión en la que se establece la necesidad y obligatoriedad de desarrollar un plan de flota. Lo que sucede es que los planes de flota o las políticas de Marina mercante en nuestro país, durante muchos años, se hicieron siempre al revés. Consistían en construir barcos con criterio de construcción naval y, a partir de ahí, que se exploten como se pueda. Esto nos condujo a la situación actual, en la que nos encontramos con barcos que no están pensados ni diseñados para tráfico en los que podamos ser competitivos, por tanto, se hacía necesario cambiar la óptica del enfoque.

Creo que la óptica racional, que es la que aparece en el plan de flota, es definir una política y un diseño de Marina mercante que la haga competitiva, lo que va a significar que tendremos una Marina mercante importante. Si paralelamente hacemos una política de subvención de primas a la construcción naval, como la ya existente, y establecemos una política de primas de desguace.

Conseguiremos que la construcción naval de nuestro país sea competitiva con la construcción naval de otros países a los que, en su momento y como consecuencia de la entrada en la Comunidad Europea, tienen acceso nuestros armadores.

Tal y como está diseñado el plan de flota, va a haber un tirón importante de la construcción naval. Yo no lo quería citar porque no es el objetivo que me planteo como Ministro del ramo. Como Ministro de Transportes, mi objetivo global es la Marina mercante, pero subyace detrás la versión integral que nosotros calculamos —y así aparece en el plan de flota— de un incremento de construcción naval de en torno a 800.000 toneladas de registro bruto compensado. Este es el incremento de construcción naval que nosotros prevemos en los próximos tres años, y es una carga muy importante para los astilleros. Nos sentimos satisfechos no solamente porque creemos que estamos diseñando una política de transporte marítimo adecuada a nuestro país, sino porque, además, estamos dando un tirón importante, en base a esta política, a la construcción naval de nuestro país.

Aquí sí que hay una relación relevante con Industria, la relación de coordinación. En la elaboración del plan, dicho sea de paso, estuvieron también presentes representantes del Ministerio de Industria. El Plan se elaboró bajo la dirección del Ministerio de Transporte, pero había representantes del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Industria, así salió este Plan que contempla el sector verticalmente integrado, como decimos los economistas, desde la política de frentes hasta la propia construcción naval. Por consiguiente, en este punto el plan de flota contempla con todo su realismo nuestras posibilidades de Marina mercante; insisto en que son muchas, tienen unas grandes posibilidades, la cantidad de recursos que se destina no es nada desdeñable, estamos hablando de casi 28.000 millones de pesetas y, en consecuencia, va a tirar de la construcción naval y nos va a dar una Marina mercante competitiva.

En reserva de bandera no sé de ningún incumplimiento. Si lo supiera desde luego lo denunciaría. Probablemente usted se está refiriendo al tráfico de petróleo. Lo que hubo fue una situación en la cual se trajeron demasiados barcos con respecto a los que se tenían que traer, pero se dieron las contrapartidas. El Ministerio obligó a las refinerías (a las que estaban contratando esos barcos extranjeros) a que dieran las contrapartidas de esos órdenes. Esas contrapartidas se dieron y fueron aceptadas por los navieros del país. Creo que aquí no hubo incumplimiento. Cuando hubo un amago de incumplimiento (que fue casual porque estas cosas existen, no había barcos posicionados y hubo un momento en el que había un previsible incumplimiento) inmediatamente se dieron las contrapartidas, se llamó a una mesa de negociación en la que se sentaron el sector naviero, al sector de refinería de petróleo y la Dirección General de la Marina mercante, lográndose un acuerdo, acuerdo que se firmó y que parece satisfactorio para todas las partes. Luego, se están cumpliendo los principios.

Usted plantea una cuestión que también figura en el

plan de flota, lo que ocurre es que en una hora de exposición no se puede sintetizar un plan de flota que prácticamente lleba a las doscientas páginas; es prácticamente imposible. Efectivamente, el plan de flota plantea la liberalización, pero la plantea porque la Comunidad Europea nos la va a imponer. Nuestra política de Comunidad Europea, la que estamos defendiendo en este momento, incluye la liberalización. En este marco de liberalización nosotros contemplamos la reserva de bandera de una serie de transporte de mercancías, por razones estratégicas; y el cabotaje. Dentro de esa liberalización, que tiene dos excepciones —eso no se liberaliza—, lo que sí establecemos es que se va a hacer progresivamente con lo que usted plantea, con la liberalización de los «inputs». En el plan de flota se contempla la liberalización y el abaratamiento de la construcción naval, en base a las primas de desguace; se contempla la liberalización de los «inputs», por ejemplo en los combustibles ya se hizo, era uno de los sectores importantes, porque supone una partida relevante dentro de la cuenta de explotación de las navieras. Para los barcos de nueva construcción se van a estudiar las necesidades técnicas de flota, cada barco nuevo que se construya se estudiará, de acuerdo con su tecnología específica, qué necesidades tiene la tripulación. Eso sí, la tripulación es nacional, sin ninguna duda. Nosotros, desde el Ministerio, creemos que en una situación de desempleo como la de este país hay que proteger la mano de obra nacional, en eso estamos empeñados y lo vamos a mantener. De lo que si somos conscientes es que si los barcos tienen una determinada tecnología, las tripulaciones deben adecuarse a ella. Eso es lo que también se contempla ya en el plan de flota.

Insisto en que era difícil; entiendo que usted me plante estas preguntas, que, por otra parte, son las tres centrales del plan de flota que van a tener ustedes en un plazo muy breve de tiempo.

Respecto al plan de transporte ferroviario, en este momento tenemos un avance del mismo. El plan de transporte ferroviario será en su momento un plan de gran envergadura. Estamos hablando de inversiones que pueden superar el billón de pesetas (si eventualmente ese plan llega a feliz término, como espero que sea), estamos hablando, por tanto, de inversiones billonarias.

De momento, lo que tenemos elaborado —como habíamos anticipado— es un borrador, un avance de plan. Este avance de plan lo tendrán ustedes también inmediatamente, y cuando digo inmediatamente estoy pensando en un plazo de días. Ha sido una casualidad que no pudiera venir hoy aquí con el plan de flota terminado y con el avance del plan del transporte ferroviario, porque pretendo que, antes que nadie, estos dos planes los tengan ambas Cámaras, el Congreso de los Diputados y el Senado.

En dicho plan se contemplan distintos escenarios. Nosotros definimos lo que, en nuestra opinión, debe ser el escenario clave, este que sintetice un poco hablando del eje norte-sur, la obra de Guadarrama, el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid y, por otra parte, el acceso hasta las conexiones con Asturias, a través del desvío de Guadarrama. Este es el eje clave sobre el que, después, ca-

ben diversas matizaciones y múltiples variantes, desde el carácter interregional (que aparecen ahí específicamente contemplados) hasta diversas variantes en otros proyectos mucho más menos avanzados.

Nosotros creemos que por la envergadura de ese plan de transportes (y dejando muy claro que el plan lo va a definir el Ministerio de Transportes) queremos conocer la opinión, y tener un proceso de discusión previo antes de que el Ministerio de Transportes defina (sin hacer ninguna dejación de sus responsabilidades) cuál es el plan que se va a llevar a la realidad. Queremos conocer opiniones. Eso significa que las Cámaras y los señores Diputados lo van a tener así como otros sectores e, incluso, otras instancias administrativas, cuya opinión y criterio sobre un plan de esta envergadura es altamente conveniente tener antes de que el Ministerio adopte la decisión definitiva. Insisto que ésta se va a adoptar sin hacer ninguna dejación de nuestra competencia, pero sí después de haberlo sometido a un proceso de intercambio de opiniones con el sector y con otro tipo de instituciones.

El propio plan de transporte ferroviario, que es un plan de infraestructura en lo que respecta al Ministerio, también define el material rodante, el material ferroviario; define una actuación que iría a cargo de la compañía RENFE. En este sentido, el avance de plan definirá las grandes líneas respecto a qué tipo de inversiones tenemos, pero, de algún modo, esta decisión sobre el material rodante hay que dejar siempre que la tome la compañía. Si la compañía tiene que funcionar con criterios comerciales, nosotros lo que si establecemos es una serie de limitaciones o de obligaciones, de velocidades, incluso la forma de contratación, y a partir de ahí, es una gerencia más comercial en la que tiene que ser la propia compañía la que entre. En este momento no hay un incumplimiento de contrataciones, lo que sí hubo fue un cierto retraso en las mismas, que se está recuperando ya, según la información procedente de la compañía.

Cuándo estará lista la ley de telecomunicaciones. En este momento hay elaborado un borrador que se va a presentar a los diversos sectores para tener conocimiento de su opinión y, así, tener listo un anteproyecto antes de que pase por el Consejo de Ministros, en un plazo que yo calculo aproximadamente de uno o dos meses, depende de la cantidad de sugerencias que se hagan. Es un proceso cuya duración es más difícil de controlar por parte del Ministerio, es un proceso de intercambio con todos aquellos que tienen opinión cualificada respecto a lo que debe ser ese proyecto de ley de las telecomunicaciones.

En cuanto a su entrada en el Parlamento, no puedo expresar ningún compromiso en este momento. Lo que sí aseguro es que el Ministerio tiene una gran premura, es una de sus prioridades. El Ministerio tiene prisa en que este futuro proyecto de ley vea la luz como ley lo antes posible y en esa línea estamos trabajando. Creo que el hecho de que en este momento ya esté elaborado un borrador implica una velocidad razonablemente aceptable del Ministerio, porque elaborar un borrador de una ley amplia, una ley importante, una ley con dificultades técnicas, como es la ley de las telecomunicaciones, implicó una

dedicación, en cierto modo «full time» (valga la expresión inglesa), de la Dirección General de Telecomunicaciones, que, a su vez, era una Dirección que acababa de nacer, con lo cual, a la carga adicional de su propia dinámica de funcionamiento (porque esta Dirección General nace en julio), a su propia dinámica de asentamiento de su funcionamiento, a su propia dinámica de gestión, muy importante en muchos casos, como creo que dejé claro en mi intervención, hay que añadir que también hizo este esfuerzo de elaboración de este borrador, esfuerzo notable que califico como realmente importante.

Creo que la política más definida de inversiones por parte del Ministerio ya la tenemos. Eso respondía a lo que en principio planteé como los grandes bloques de planes o de programas. Disponer de un plan de transporte ferroviario, que ya va a definir las inversiones del próximo año, en base a esto vamos a definir las inversiones de infraestructura de 1987. Disponer de un plan de flota, tener en proceso de aprobación —espero que lo aprueben rápidamente las Cámaras— la Ley de ordenación de los transportes terrestres; tener en proceso de elaboración muy acelerada (pretendo que sea un borrador avanzado en junio) el plan de aeropuertos nos permite precisamente tener una programación coordinada de qué y hacia dónde estamos llevando a cabo las inversiones. En un momento en el que en el transporte ferroviario, en infraestructura, se agotó ya una línea de actuación, prácticamente el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia, entramos ya en una nueva fase, la fase del ferrocarril del año 2000, y a través de este Plan, que en este momento está a punto de salir como avance, lo que estamos definiendo es lo que usted exactamente plantea: saber exactamente qué tipo de inversiones queremos tener programadas y saber adónde vamos a ir a parar al final de todo este proceso. Acabamos, por tanto, una etapa, que finalizará exactamente en 1986, e iniciaremos en 1987 una segunda etapa en transporte ferroviario perfectamente coordinada y con un final perfectamente previsible.

Y aquí quiero resaltar el esfuerzo del Ministerio, porque desde la situación inicial —y el señor Trillo decía que yo hablé poco de lo de antes, y, efectivamente, trato de hablar lo menos posible de lo de antes, pero algunas veces hay que hacer referencias inevitables—, de una situación inicial ciertamente deficiente pasamos a una situación en la que se aplican a las inversiones criterios de rentabilidad, en la que se aplican lo que se llama programas de seguimiento, que se encuadran dentro de planes generales de actuación, y lo que estamos haciendo es maximizar el rendimiento global de todas estas actuaciones.

En el proceso de seguimiento entra el programa elaborado en el año 1984-85, que está ya en este momento en actuación, el cual no solamente califica las inversiones con criterios de rentabilidad y con criterios de algún modo científicos, llamémoslos así, sino que también establece un programa de seguimiento automático, en el cual se va viendo —y esto ya está automatizado en este momento—, qué nivel de cumplimiento de las programaciones temporales se está haciendo de las diferentes inversiones.

Por lo tanto quiero tranquilizar al señor Echeberria con respecto a esto, porque en el Ministerio estamos realmente siguiendo los procesos de realización de las inversiones.

El señor Mardones me planteaba algo que quiero enlazar también con la pregunta del señor Trillo, para tratar de englobar cosas que fueron conjuntamente planteadas y no tener que ir respondiendo uno a uno, que era la coordinación entre los diferentes modos de transporte, que era lo que indicaba el señor Trillo con respecto a lo que él calificaba de una carencia de conexión intermodal.

Yo creo que al principio de la intervención, en los dos primeros folios, intenté dejar claro, aunque a lo mejor no lo conseguí, que en este momento toda la política de transportes del Ministerio está pensada en términos globales de intermodalidad; toda ella está basada exactamente en los ejemplos que el señor Trillo planteaba. Es decir, cuando nosotros estamos viendo qué se va a hacer con los ferrocarriles de alta velocidad a distancias intermedias de 300-500 kilómetros, estamos pensando también en qué vamos a hacer con los terceros niveles. Cuando nosotros establezcamos una determinada regulación de terceros niveles, tenemos que tener muy claro —y ya lo tendremos en su momento, porque el plan de transporte ferroviario va en esa dirección—, qué es lo que previsiblemente va a suceder con los modos alternativos de transporte. Todo esto lo primero que hace es orientar la política general del Ministerio, que está globalmente orientada con esa visión, que es la que a su vez determina la actuación con el plan de flota, la actuación con el plan de aeropuertos, la actuación con los terceros niveles, la actuación con la regulación de líneas interiores de transporte y la aplicación eventual que se hace de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, que lo que hace es permitir —y aquí no quiero entrar en una discusión, pero es una simple matización— realizar políticas de transporte terrestre a largo plazo, cualquiera que sea su óptica liberalizadora total de cierta intervención, pero que sí las permite, y, efectivamente, todo el diseño de política de transportes del Ministerio está pensando en términos de interglobalidad, está pensada en términos generales y está pensada en base a lo que nosotros llamamos el informe del transporte integral; un informe en el cual se recogen todos los elementos integrantes de la intermodalidad del transporte.

Yo quiero tranquilizar al señor Trillo, porque esta preocupación que él plantea fue la primera preocupación que yo tuve en mente en el momento que entré en el Ministerio, y que era tener un diseño global de todo el sistema de transportes del país, pero de forma interconectada, porque, efectivamente, el señor Trillo me planteaba que cuándo se hace el plan de flota, y se está hablando de la navegación de cabotaje, se sabe perfectamente cuáles son las limitaciones de esta navegación, porque se está pensando en otro tipo de transporte de mercancías. Por tanto, ya no se habla de que específicamente la navegación marítima tenga que ganar mucho espacio en transporte de cabotaje entre puertos de la Península. Ya no se habla de eso, pero sí se habla de tráficos exteriores, porque ahí

es donde no hay intermodalidad interna en nuestra propia política de transportes.

Luego quiero tranquilizar al señor Trillo y al señor Mardones de que, efectivamente, existe esta coordinación entre los diferentes modos de transporte absolutamente coherente y de forma totalmente diseñada, y, además, quiero insistir en que es la mayor preocupación que tengo en este momento y la preocupación que se plasma en cada una de las políticas sectoriales de transporte que estamos desarrollando.

Tanto el señor Mardones como el señor Trillo me plantean la misma pregunta. Efectivamente, Iberia y Aviaco no dependen directamente de este Ministerio, sino del Ministerio de Industria, a través del Instituto Nacional de Industria, y los puertos dependen orgánicamente del MOPU. Creo que éste es un dato que desde mi Ministerio se maneja como tal, y yo quiero decir más cosas para situarlo exactamente en su punto.

Desde el Ministerio establecemos la política de transporte terrestre por carretera y, sin embargo, el Ministerio no es el propietario de las flotas de autobuses y de camiones. Es decir, que hay que colocar las cosas exactamente en su punto y no cargar demasiado las tintas en el hecho de que sea una deficiencia, en opinión del señor Mardones y del señor Trillo, el hecho de que Iberia y Aviaco dependan del INI.

Lo que hacemos nosotros es diseñar una política de transportes, a la cual Iberia y Aviaco, como compañías aéreas de bandera, se ajustan dentro de esa política global que nosotros designamos. Por lo tanto, éste es un dato con el cual se establece la política del transporte aéreo en general, y yo creo que esto no es un «handicap» para el establecimiento de la política de transporte aéreo.

Específicamente podría hablar en este terreno del tipo de política de transporte aéreo que estamos manteniendo en la Comunidad Europea. Creo que tengo limitaciones de tiempo y no me quiero extender demasiado, pero podría decirles que en este momento nosotros mantenemos una política de transporte aéreo, en el marco de la Comunidad Europea, que es la más conveniente para nuestros usuarios como país y para nuestro país en cuanto proveedor de un servicio económico a través de una flota que hace el tráfico internacional, que es la flota de Iberia. El hecho de que Iberia dependa del INI no es ningún «handicap» para que nosotros mantengamos una política de transporte aéreo en la Comunidad Económica Europea que sea perfectamente acorde con nuestros intereses nacionales.

En relación a los puertos y sus tarifas, efectivamente, la Comisión Delegada aprobó unas tarifas para los mismos que yo quiero catalogar, desde mi ámbito del Ministerio de Transportes, como unas tarifas de incrementos razonables, dados los niveles reducidos de los que se partía. Se partía en tarifas portuarias de niveles reducidos, y, en general, la política de actualización de tarifas que se extiende a un horizonte de seis años —y veámoslo en todo su contexto—, es algo que las compañías marítimas pueden asumir perfectamente, en mi opinión, dado que es una parte muy menor dentro de su estructura de costes.

Efectivamente, el transporte aéreo entre archipiélagos, y especialmente en la Comunidad Autónoma Canaria, es una de las preocupaciones de algún modo predominantes en el Ministerio en este momento. Tenemos los estudios del tercer nivel para Canarias muy avanzados y yo creo que en un plazo muy breve de tiempo, que no quiero establecer en fechas concretas, pero estoy hablando de muy pocos meses, estará hecho público el programa y el plan del tercer nivel interinsular en el archipiélago canario, porque si somos conscientes de que es conveniente para un mejor servicio y, a su vez, para una mejor rentabilidad de la compañía que en este momento lo está realizando para Iberia. O sea que todo confluye: la demanda del usuario, que quiere un servicio mejor; un poco más flexible —y esto se puede conseguir con un tercer nivel— y la propia demanda de la compañía, ya que mantener con aviones 727 y DC-9 este tipo de tráfico interinsular es muy costoso, lo que al final estamos pagando todos. Lo que sucede es que queremos estar muy seguros de la regulación que hagamos y del tercer nivel que hagamos para las islas, para la Comunidad Autónoma Canaria, pero, en todo caso, tranquilizo al señor Mardones, porque esto es algo que estará aprobado en un plazo brevísimo de tiempo. Los estudios están prácticamente ultimados. Estamos, incluso, en un proceso de discusión con la propia Iberia para ver qué tipo de participación tiene en esta clase de actividad y en plazo muy breve de tiempo lo haremos público.

Me planteaba, con respecto a las telecomunicaciones, lo de que fuera técnicamente posible y económicamente. Mire, la filosofía de la Ley de Telecomunicaciones, del borrador que manejamos en este momento, es una filosofía liberalizadora, ampliamente liberalizadora. Nosotros creemos que el sector de las telecomunicaciones es un sector con una dinámica muy fuerte y que, por tanto, es conveniente dejar que sea la propia demanda, la propia oferta y la propia tecnología las que determinen la forma de funcionamiento. Lo que sucede es que existen casos en los que, por razones técnicas y económicas, puede no ser conveniente el liberalizar. Yo le voy a decir a usted algo que no se va a liberalizar: el télex. El télex es algo que, por razones técnicas y económicas, no se debe liberalizar; no debe haber dos redes de télex o tres funcionando. En consecuencia, eso no va a quedar liberalizado.

Para la red de telefónica —por citar un ejemplo trivial— no es ni técnica ni económicamente posible el plantear una alternativa. Por lo tanto, no se va a liberalizar. A esto es a lo que me refería y quiero tranquilizarlo, porque era esto lo que yo quería decir cuando me refería a técnica y económicamente posible, que hay casos evidentes en los que esta liberalización no es conveniente, pero la filosofía de la ley es una filosofía de liberalizar servicios y liberalizar terminales, acompasado con la capacidad de evolución de la industria nacional.

Aquí tenemos que combinar los intereses de la implantación de los usuarios, por una parte, y los intereses de que tenemos que desarrollar una industria en este país, una industria en un sector que va a ser un sector de futuro y, por tanto, en esta ley, aunque solamente regula-

mos la utilización, tenemos que tener siempre muy presente que hay que establecer una industria, que es una industria punta y que en el futuro va a ser muy importante y que en nuestro país tiene que ser competitiva. Por lo tanto, tenemos que jugar con estos dos elementos de compatibilización, que es lo que la ley —y por eso digo que es una ley difícil— tiene que esforzarse en conseguir. Yo creo que en este borrador que en este momento tenemos elaborado lo conseguimos plenamente. Hacemos una regulación que es satisfactoria para la modernización de nuestros sistemas de telecomunicación, para la propia industria y, por tanto, para el propio usuario.

Yo no le puedo dar en este momento los proyectos presentados por el programa «START», porque no los tengo aquí; claro, no viajo con toda la hemeroteca, pero, en todo caso, si se los enviaré.

Yo creo que en los servicios postales el problema no es tanto un problema de degradación como de tratar todavía de mejorar el servicio. Yo no acepto que haya una degradación de los servicios. Si es evidente que están apareciendo determinados servicios privados en situación paralela cuando menos y que, efectivamente, requiere de una regulación, que la habrá. Pero nuestra preocupación con los servicios postales es en dos direcciones. Por una parte, hay un sistema tradicional, para entendernos, de Correos, que está funcionando y que nos estamos esforzando en mejorar. Esto va desde cambiar los sistemas de circulación y establecer sistemas transversales, que vayan de puntos geográficamente periféricos directamente a otros periféricos sin tener que pasar por Madrid sistemáticamente. Estamos cambiando el sistema de circulación; las mejoras en el Código Postal, sistema en el cual estamos contando con una gran colaboración de los trabajadores de Correos, sistemas de flexibilidad, no en el número de trabajadores, por supuesto, sino en la dedicación y en el tipo de funciones que hace cada trabajador, ya que están colaborando plenamente los trabajadores de Correos, trabajadores muy profesionalizados y altamente cualificados, y, por otra parte, tenemos la modernización y el establecimiento de nuevas tecnologías. Aquí está incluida la mecanización total. Estamos mecanizando los servicios; estamos muy avanzados en el programa de automatización, establecimiento de terminales de ordenadores en todas las oficinas postales del país y, paralelamente, en la introducción del correo electrónico, donde usted planteaba lo de privado o público. No, nosotros no lo planteamos como un servicio de monopolio. Lo que sí planteamos es que en este momento —y tenemos demandas en esa dirección— quizá la forma económicamente más útil para el país de prestar el servicio de correo electrónico sea a través de un servicio amplio, centralizado en Correos. Porque tiene su propia red de distribución: los carteros; tiene su propio sistema centralizado; luego puede ser mucho más rentable para empresas privadas que en este momento están utilizando o están intentando utilizar su propio correo, y así nos lo están demandando algunas, que éste se establezca en Correos. Porque al final, como da servicio a muchas empresas —esto es un servicio fundamentalmente comercial, como, sin duda, us-

ted conoce—, como da servicio a muchas empresas con una gran demanda, al final es mucho más barato para todos.

Por lo tanto, no es un servicio que se plantea como un servicio monopolizado, que solamente puede prestar Correos, en absoluto; también presta Correos. Lo que yo no creo que sea conveniente es eliminar al Servicio de Correos y Telegráfos del proceso de competitividad, porque esto si que sería condenarlo al ostracismo. Yo creo que hay que meterlo en los sistemas de Correos punta y claves que se están en este momento manejando en toda Europa, esto está en proceso de avance en todos los países europeos y somos uno de los pioneros, y me enorgullezco de decirlo, y trataremos de ser de los pioneros. Yo creo que al final va a ser bueno para el propio tráfico comercial postal, porque va a ser más rápido, más eficaz y más barato y, al mismo tiempo, va a ser bueno para Correos, porque se mete en ese proceso de funcionamiento de utilizar los servicios más modernos, y de entrada en Correos del año 2000, por qué no decirlo, en el que tenemos que tratar de ir entrando paulatina y progresivamente.

Los servicios filatélicos no son competencia exclusiva de mi Departamento. Hay una Comisión que define los servicios filatélicos, en la que está un representante de mi Ministerio, el Director General de Correos, pero esto se define en una Mesa en la que hay más representantes y muchas veces posturas que nosotros llevamos no son aprobadas por la Mesa. Por lo tanto, no le puedo dar contestación en términos de mi competencia exclusiva.

La Caja Postal opera con absoluta libertad comercial en sus operaciones. Es una entidad que, en términos comerciales, tiene absoluta libertad y opera dentro de los marcos legales en los que tiene que operar con absoluta libertad. Por lo tanto, yo no tengo constancia de que haya habido ninguna condición especial y, desde luego, tengo constancia que en ningún caso haya habido favoritismo a ningún ente público, a ningún organismo público. Yo no sé si hubo determinadas operaciones comerciales con organismos públicos o no; pero, en todo caso, esto será la gestión comercial de la compañía, que obedece, evidentemente, a su propia gestión comercial y a su ventaja de mantener unas determinadas líneas de crédito en ese proceso de competitividad que se da entre todas las entidades financieras y en las entidades de crédito.

Yo creo, para de algún modo dejar tranquilo al señor Mardones, que los propios resultados de la Caja Postal dejan claro que su actuación está siendo, en términos estrictamente comerciales y estrictamente de rentabilidad, cuando menos muy positiva, cuando menos. Podría hacer comparaciones entre los resultados de la Caja Postal y otras entidades financieras u otras Cajas de Ahorro, pero no quiero entrar en eso. No quiero entrar en este momento y en este debate en cánticos triunfalistas; pero podría hacerlo, y dejaría muy claro que el servicio que presta Caja Postal tiene que ser lo suficientemente bueno como para que sus resultados sean los que son.

Segundo, una parte muy importante de la gestión comercial de la Caja Postal se hace con particulares, se hace

con familias, para entendernos; créditos hipotecarios que se dan pues, a familias específicas, a ciudadanos particulares y, en la medida en que esto funciona, es que se están haciendo en buenas condiciones para todos y, además, hay una gran demanda en esa línea de créditos a la Caja Postal.

Con respecto a «charter», ésta es una pregunta también muy importante, en la que no me queda más remedio que tener que extenderme un poquito. Nosotros tenemos una política de «charter». El «charter» está en nuestro país, sin duda como todos ustedes conocen, ligado fundamentalmente al turismo. Luego nuestra primera definición política es que sigan funcionando los «charter» muy bien, como funcionan hasta ahora, porque eso nos permite tener 28 millones de turistas en este país y del orden de 43 millones de visitantes. Entonces, que los «charter» sigan funcionando y nos sigan trayendo turistas.

Por lo tanto, la primera definición es que el «charter» turístico que siga haciendo su función, de hacer que un sector, como el turismo, funcione lo bien que está funcionando. Segundo, dentro de esta concepción de que el turismo es clave, nosotros tenemos una decidida voluntad de favorecer a las compañías «charter» nacionales. Nosotros tenemos en este momento una cobertura del tráfico «charter» por compañías nacionales muy baja. Nuestra política sería, por tanto, mejor dicho, nuestra opinión es que sería conveniente que en este país aparecieran o hubieran compañías «charter» que fueran capaces de introducirse en el mercado internacional. Esto se lo dijimos a los «tour» operadores, y yo se lo digo, de que en este país nosotros apoyaremos la aparición o el desarrollo de compañías «charter» de bandera nacional que hicieran este tráfico que se está realizando en este momento. Claro que lo apoyaríamos. Por tanto, en nuestra política, y dentro de la clave de que el «charter», en última instancia, está haciendo turismo, nosotros tratamos de asegurar los vuelos «charter» de las compañías españolas.

Quiero darle un dato: por ejemplo, este año no hay una compañía «charter» española que tenga una sola plaza vacante. Podría decirle que incluso al contrario, que tienen más posibilidades de las que son capaces de ofertar porque desde la Dirección General de Aviación Civil lo que se hace, y yo creo que esto es conveniente y hay que operar así, es decirles a los «tour» operadores: «primero contrate usted con las compañías «charter» españolas, y después empiece usted a contratar con las demás».

Por tanto, nosotros tratamos de darle prioridad a las compañías «charter» españolas, pero, eso sí, prioridad en un mercado competitivo; es decir, que las compañías «charter» españolas tienen que establecer unos precios que sean competitivos con los de las compañías internacionales y es lo que efectivamente están haciendo. Y ésa es, de algún modo, nuestra política.

Estamos haciendo más. Estamos tratando de que en la política de transporte aéreo de las Comunidades Europeas —y yo así lo dije en la reunión del Consejo de Ministros que mantuvimos el viernes pasado— también se tenga en cuenta el tráfico «charter», y en los intercambios de capacidad nosotros hicimos alusión a que es conveniente ha-

cer una regulación de intercambios de capacidad también en tráfico «charter». ¿Por qué? Porque si en este país en el futuro se desarrollase alguna compañía «charter» nacional adicional o hubiera más capacidad en las compañías «charter» existentes en este momento, con ese desarrollo podríamos darles mayor capacidad y podríamos asegurar una mayor cobertura de sus asientos. Por tanto, y resumiendo —yo creo que esto era importante, por eso me detuve un poquito—, primero tenemos como objetivo clave el turismo; los «charter» facilitan el turismo; luego que sigan funcionando así, porque están trayéndonos los turistas a este país, y segundo, si es posible que en este país se incremente la participación de bandera española en el tráfico «charter», por parte del Gobierno sería observado con muy buenos ojos y favorecido en la medida en que se pudiera favorecer con respecto a las normas de tráfico internacional y a las normas de la Comunidad Económica Europea.

El señor Xicoy me plantea, en primer lugar, la cuestión del ancho de vía. Yo creo, señor Xicoy, que éste es un tema cerrado. El ancho de vía en nuestro país es el que es y no lo vamos a cambiar, y yo creo que es conveniente, porque si iniciáramos una política de cambio de ancho de vías en nuestro país podríamos crear un caos de tal calibre que al final no supiéramos ni dónde estaban los trenes, porque si usted se da cuenta esto es levantar toda la infraestructura del país y volverla a colocar. Este es un período de muchos años. Si iniciáramos eso estaríamos en un período de, aproximadamente, veinte años con trenes que dentro del territorio nacional tendrían que estar funcionando en dos anchos de vía diferentes, y la complicación de esto es tremenda.

Pero es que, además, no es técnicamente necesario, porque ¿qué es lo que mantenemos nosotros y donde industrialmente, además, tenemos una ventaja, que yo creo que es importante decir en esta Cámara? Nosotros lo que mantenemos es que tenemos una tecnología muy desarrollada del cambio de ancho de eje. Nosotros y la Unión Soviética somos los países del mundo que tienen tecnología más avanzada en este campo, porque somos los que tenemos, evidentemente, los anchos diferenciados, sin ninguna duda, pero eso es lo que nos permite a nosotros también controlar las entradas y las salidas, y si alguien quiere hacer la entrada en nuestro país lo hace comprando nuestra tecnología y utilizando nuestra tecnología, luego si los demás quieren, que cambien su ancho de vía; no vamos a cambiar nosotros el nuestro, pero permitimos el tráfico. Porque la tecnología de cambio de ancho de ejes me permite a mí llevar un tren al resto de Europa siempre que quiera. Me basta simplemente con utilizar ese material. Entonces, basta con que utilicemos material rodante de cambio de ancho de ejes cada vez que utilicemos un tren que vaya a pasar a otros países europeos y la cuestión nos va a salir, primero, muchísimo más barata, y, segundo, nos evitará muchos conflictos. Por tanto, yo creo que éste es un tema que está en este momento cerrado y sí les avanza que en el plan del transporte ferroviario no se contempla el cambio de ancho de vía.

Usted me hacía una alusión, con una cierta dosis de hu-

mor, y yo la tomo en ese sentido, a la cofinanciación de algunos proyectos de transporte ferroviario con las Comunidades Autónomas. Pues la verdad es que acabamos de firmar uno con el Ayuntamiento de Barcelona y con la Generalidad de Cataluña, luego no entiendo muy bien su alusión en términos, ciertamente, de dosis de humor, a que no se pueden firmar porque no hay dinero, cuando acabamos de firmar uno. Los datos hablan por sí solos.

Desde luego, los problemas de conflictos en promoción exterior están en el Tribunal Constitucional, y yo creo que no es conveniente entrar aquí en su debate. Yo solamente quiero destacar que por parte del Ministerio nuestra política en todas las áreas, pero ya específicamente en la de turismo, es una política de cooperación al máximo con las Comunidades Autónomas. Yo siempre mantuve esto, así lo hice público y lo sigo manteniendo. Mantuve una reunión informal con los Consejeros de Turismo hace poco más de un mes para presentarles a ellos, antes que a nadie, el programa de promoción exterior de turismo, y en esa presentación, insisto, primero a los Consejeros de las Comunidades Autónomas y después a la prensa, al país y a los «touroperadores», en esa reunión informal yo les hice exactamente este planteamiento de que nuestra política en promoción exterior de turismo, en turismo y en el resto del departamento, porque aquellos eran los Consejeros de Turismo específicamente con los que me reunía, los que decidieron venir, es de cooperación al máximo, y cooperación en la óptica de que el sector del turismo es un sector muy importante en este país, 10 por ciento del producto interior bruto, y que, en consecuencia, yo creo que la cooperación es un elemento muy importante y que estamos todos obligados a mantenerlo.

Por tanto, la política del Gobierno central en esta dirección, repito, es mantener al máximo la cooperación a todos los niveles con las Comunidades Autónomas en materia de turismo.

De calidad de Correos creo que ya le contesté anteriormente, y perdone que no singularice, cuando lo hice con el señor Xicoy, y usted me decía: «Bueno, hablo de liberalización mientras que hablo de medidas intervencionistas». Yo cuando hablé de liberalización lo hice específicamente en términos de las telecomunicaciones, muy claramente, y en el resto del sector de que todo aquello que sea posible liberalizar hay que liberalizarlo. Lo que sucede es que en determinados sectores, específicamente en el de transporte por carretera, por ejemplo, todavía no está el sector en una situación en la cual nosotros podamos decir «liberalización total». Si no, usted consúltelo con los empresarios y con los trabajadores del sector y pregúnteles qué pasaría en este momento si la Administración decide retirarse completamente, deja simplemente un marco liberalizador y, por ejemplo, elimina contingentación, cuestiones que se hicieron en este momento, que yo creo que son las que usted alude.

Aquí entra la Ley de Ordenación, y yo trato de no hablar de esto hoy, pero de lo que nosotros tratamos es de establecer el marco, y establecer las condiciones para que eso que usted plantea se pueda hacer y para que la competencia opere con absoluta libertad y no haya distorsio-

nes del mercado, porque usted decía que le llamaba la atención la homogeneización. Pues la homogeneización es evitar que haya distorsiones y que, por tanto, no haya posibilidad en el mercado de competir, que haya tráficos, para entendernos, piratas, que hagan competencia desleal a aquellos que están establecidos, regulados y que, por tanto, pagan impuestos, evitar ese tipo de cuestiones, evitar prácticas tarifarias desleales, etcétera, que en un sector como el transporte y hasta el año 1983 era una norma relativamente frecuente y que en estos momentos ya no lo es, precisamente por esta intervención.

Lo que sí tiene el Ministerio muy claro en esta línea es cuál es el transporte que más eficazmente debería haber en este país, y aquí de lo que tratamos es de ordenar en esa dirección, y cuando hacemos esto estamos pensando en el papel que debe jugar el transporte marítimo y, por tanto, centrarlo y ayudarle para que haga determinados tráficos. Si hace otros, muy bien, perfecto, pero nosotros tratamos de encauzar en una política de transporte intermodal, y esto además hablado con los sectores sociales, con el sector en sí, con los trabajadores, con los empresarios, para que cada sector juegue su papel. En esto sí que el Ministerio, evidentemente, interviene, porque si el Ministerio no interviene ahí yo creo que esto conduciría a una situación de absoluto caos en el transporte intermodal del país, donde llegaríamos a una situación que no fuera la más eficaz, porque el sistema no se encuentra en situación de autorregulación. Entonces nosotros, y sobre todo en la medida en que hay una política de inversiones, tenemos que saber exactamente dónde queremos ir a parar. Aquí el Ministerio tiene que definirse, y así lo hace, y además nos sentimos —yo creo que lo digo abiertamente— muy orgullosos de que haya esa definición política del Ministerio, de que tiene una política de transportes diseñada, la que yo acabo de exponer, de que creemos que es eficaz y que es conveniente para el sistema de transportes del país.

Y paso a la intervención del señor Trillo. Mi compañero de Grupo el señor Abejón me quitó de la boca lo que yo le iba a decir, y es que yo no sé si usted cree que está hablando con el Ministro de otro país. Sí le digo que está hablando con el Ministro de Transportes de un país de la Comunidad, que discute sus problemas con los Ministros de Transportes de los restantes países de la Comunidad Económica Europea y coinciden. Yo los discuto con el Ministro alemán, con el Ministro francés, con la Ministra holandesa y veo que tenemos las mismas preocupaciones, que nos encontramos exactamente en la misma situación. Yo creo que esto es bueno que lo digamos. Es bueno que digamos que los problemas que aparecen en nuestro transporte son —y hablando de política de transportes— de tipo estructural, independientemente de que coyunturalmente aparezcan cuestiones diferenciadas. Así es, en cada país y en cada momento estamos hablando real y prácticamente de los mismos problemas.

Y es más, cuando diseñamos la política común de transportes tenemos una opinión que coincide con una parte importante de los países de la Comunidad e incluso en algunas áreas específicas intentamos liderar la política de

transportes de la Comunidad Europea. No nos limitamos a ser, y yo específicamente no me limito a ser un Ministro que simplemente recibe, a pesar de ser miembro nuestro país sólo desde hace menos de tres meses. No me limito a seguir en el furgón de cola de la Comunidad. Le puedo asegurar a usted que en la reunión del viernes yo mantuve una política definida de transporte marítimo en la Comunidad Europea, por ejemplo. Mantuve una línea definida de política de liberalización de cara al año 1992, algo que ya se había aprobado antes de nuestro ingreso, y mantuve una política de transición hasta 1992 diferenciada de la de otros países que yo intento que sea la que se lleve adelante.

En otras palabras, tenemos problemas comunes, tenemos una política definida y la defendemos en la Comunidad. Por tanto, le agradezco que hiciera la broma de hablar de otro país, porque me dio la ocasión de explicarle estas cuestiones que me parecen importantes, y no importantes como Gobierno, ni siquiera para capitalizar políticamente sino para que de algún modo, y dentro de lo que es el transporte de nuestro país, seamos conscientes de que somos un país que tiene mucho que decir en la política de transportes de la Comunidad y que «de facto» lo estamos haciendo y diciendo.

No voy a entrar a hablar de cuestiones muy concretas en este momento. De todos modos sí quiero decirle algo con respecto a lo que usted me decía de Renfe. No quiero entrar en esto, pero casi le digo que espero que mañana me lo apoye, porque para eso se crea una empresa pública que se llama ENATCAR, precisamente para que dé este tipo de servicios exactamente como tiene que darse. Espero que usted mañana —y hago un poco de broma para no entrar en la discusión a fondo porque es un tema de una ley que se tratará mañana— apoye la creación de esta empresa pública que será la que solucionará este tipo de problemas que usted dice, aunque yo desde luego no asumo que sea enteramente de esta forma.

En cuanto al plan de transporte ferroviario, de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres yo creo que están perfectamente coordinados. El avance del plan —vamos a llamarle exactamente por su nombre— se acaba de elaborar una vez que nosotros tenemos confeccionada la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. De algún modo, la ley lo que fija es el marco en el cual se define la política. La ley como tal no define la política de transportes. La ley posibilita la definición de política de transporte. Yo creo que éste es un elemento muy importante que espero que usted reconozca mañana en su intervención. Posibilita la aplicación, y en esa medida está perfectamente en línea con el avance del plan de transporte ferroviario. Y el plan de transporte ferroviario no solamente está en línea con esto sino con la política aeroportuaria, con la política de transporte aéreo y con la política de transporte marítimo.

Yo insisto, señor Trillo, en que cuando hacemos este diseño lo realizamos de acuerdo con una política global de transporte para todo el país; una política que yo catalogo de eficaz y conveniente, que usted puede decir que no lo es y está en su derecho como oposición, pero se la estoy

diseñando y se lo acabo de decir aquí (*El señor Trillo y López Mancisidor: No la conocemos.*) Le acabo de decir exactamente el papel que juega cada modo. Usted interconéctelos y verá cuál es el conjunto, porque la definición de una política intermodal aparece como consecuencia de la definición de cada modo. Dígame usted qué definición de cada modo es contrapuesta a la definición de los demás modos. Yo creo que cada vez que se hace cada modo, la definición de política de cada modo de transportes está perfectamente diseñada, una política intermodal global para el país que va a tener que seguir adelante y que seguirá adelante en su plasmación concreta y específica cuando acabemos de definir el plan de transportes ferroviario.

Yo no prejuzgo. Yo tengo un avance de lo que voy a hacer, pero quiero oír también las opiniones y no prejuzgo el final. Es una política que de algún modo está diseñada pero que hay que seguir en un proceso de diseño continuo. Esa política tiene que ser una política integral del transporte que se adapte a una realidad cambiante, porque estamos hablando de una política integral del transporte a largo plazo y que hay que ir continua y sistemáticamente, a través de la actuación en cada modo de transporte, adaptándola a los cambios que la economía de nuestro país y la realidad de nuestro país requieran.

Por otra parte, hablando del sector marítimo, usted me preguntaba si estoy de acuerdo con la regulación de empleo de Bazán. No entiendo qué tiene que ver más allá de que usted quisiera decirlo. Como usted es Diputado de la provincia de La Coruña supongo que quería decir esto y llegar allí diciendo que «llegué y le dije al Ministro de Transportes que si en la regulación de empleo en Bazán puede intervenir». Yo no le veo otra explicación a esa pregunta, señor Trillo, o bien usted tuvo un lapsus en ese momento. Por tanto, yo paso sobre esto y le contesto ya en términos serios.

Tengo que contestarle lo mismo que le decía al señor Echeberria. El plan de flota contempla el sector integralmente. Yo creo que hay que definirlo empezando por el principio. Define un nivel de actuación para la flota y a partir de ahí tira de la construcción naval. Ese es el proceso de diseño. Yo, como Ministro de Transportes, no entro en lo que tiene que hacer cada astillero o en lo que debe hacer cada astillero. Puedo entrar como Gobierno y, desde luego, tengo mi opinión formada sin ninguna duda como miembro del Gobierno y como Diputado del Grupo Socialista que tiene una postura conformada al efecto, pero es una cuestión en la que considero que no debemos entrar aquí y usted está, además, absolutamente seguro de que no es una cuestión de esta comparecencia.

En torno al plan de aeropuertos, efectivamente, lo que nosotros vamos a hacer con el mismo —y yo tengo que decir que no está acabado, que no es un plan del que en estos momentos pueda decir ante esta Cámara que está definido y acabado— es establecer en un plazo muy corto de tiempo una definición de importancia que no exactamente de categoría de cada aeropuerto y, por tanto, de las inversiones que hay que realizar en cada uno de ellos. Es decir, utilizarlo muy a corto plazo como elemento guía

de las inversiones. Y después, en un proyecto y en un proceso más ambicioso, enmarcar en el conjunto del transporte aéreo del país las rutas que se establecen, las frecuencias que se establecen, la conexión intermodal con los otros medios de transporte y, por tanto, definir que peso juega cada aeropuerto en cada territorio concreto, de acuerdo con lo que nosotros creemos que debe ser el tráfico de transporte aéreo en conexión con el resto de los tráficos. Esto es un ejemplo claro de como estamos pensando en términos de intermodalidad.

Y tengo que decirle que no tengo el plan de transportes de aeropuertos elaborado en este momento. En todo caso, en el mes de junio como muy tarde espero tener un avance de plan que me permita efectivamente avanzar en la política de definición de la importancia de los aeropuertos. Y aunque yo coincido con usted en que aquí hay un problema importante, que es la dificultad de redefinir los aeropuertos, afrontado la dificultad; la afronto. En el mes de junio habrá un avance elaborado de definición de importancia de cada uno de los aeropuertos.

En otro orden de cosas, evidentemente Inglaterra veto la entrada en el ejecutivo de EUROCONTROL hace muchos años. Esto no es nada nuevo como usted sabe. En este momento estoy convencido de que cuando el Gobierno y mi Ministerio consideren conveniente entrar en el Comité ejecutivo, Inglaterra levantará el veto. Lo que sucede es que vamos a plantearnos la entrada en ese ejecutivo cuando nosotros consideremos que es el momento importante. Eso lo definiremos en muy breve plazo porque hay cuestiones que están detrás de la decisión de entrar o no en el ejecutivo de EUROCONTROL, pero yo estoy absolutamente convencido — es convencimiento personal — de que el veto de Gran Bretaña a estos efectos sería levantado en ese momento. Creo recordar que el veto se estableció en 1973. Hablo de memoria, pero creo recordar que fue en 1973, y las circunstancias han variado sustancialmente desde aquel momento.

Usted me planteaba también lo del tercer nivel y yo le contesté ya específicamente sobre el tema del tercer nivel canario, que es el que más nos preocupa, porque yo creo que es donde el tercer nivel es más urgente. Lo que sucede es que yo conozco la proposición no de ley elaborada y aprobada aquí y la regulación al tercer nivel hay que hacerla detalladamente con seriedad y estudiándola. Yo quiero decir que quiero hacerla con absoluta seguridad sobre cuál es el resultado final de la operación. Yo creo que no es conveniente establecer en nuestro país una política de desregulación a la americana para el tercer nivel. No es conveniente porque ningún país europeo en este momento acepta esta postura y, por otra parte, la propia política de desregulación seguida en Estados Unidos demostró que no era conveniente. Nosotros queremos estar muy seguros cuando establezcamos el tercer nivel el de que va a funcionar eficazmente en términos de servicio particular para zonas concretas y en términos de servicio de transporte para el país.

Por tanto, es una regulación que yo digo que sacaremos también en breve plazo porque la estamos estudiando. Desde luego va a salir aisladamente —y esto sí que lo

anuncio— la regulación del tercer nivel para la Comunidad Autónoma Canaria, porque tiene unas peculiaridades que hacen necesario que sea más urgente y que la diferencia del resto de los terceros niveles. El resto de los terceros niveles, aun cuando planteo que estará regulado en esta legislatura, también planteo la necesidad de tener total seguridad en como va a ser exactamente el funcionamiento del tercer nivel. Estoy convencido de que el señor Trillo coincide con este planteamiento, porque es muy importante tener un tercer nivel que sea eficaz y no caer en el error de terceros niveles que funcionen y que después empiecen a producir quiebras de compañías y produzcan una situación realmente discordante en el transporte aéreo del país.

¿Por que fracasó Disney? Yo creo —hice declaraciones a este efecto, no es nada nuevo— que Disney se fue a Francia porque la compañía considero que ese país era el que proporcionaba las mejores condiciones globales para su ubicación. Por tanto, Disney en esta decisión que adopta con criterios de compañía decide que la conjunción de todos los criterios, de todo lo que aparecía en Francia le era más conveniente. No solamente es la competitividad entre la oferta de los Gobiernos sino también los emplazamientos geográficos, las condiciones objetivas de las zonas, todo el conjunto de lo que significaba la oferta Francia y lo que significaba la oferta España. Y cuando hablo de oferta no menciono sólo, insisto, ofertas de Gobiernos, hablo de conjunto de condiciones: núcleos de población, concentración de la población, etcétera.

Ya dije alguna vez que en mi opinión Disney había optado por la rentabilidad a corto plazo con respecto a la rentabilidad a largo plazo, y también dije que yo creía que Disney se había equivocado; lo sigo manteniendo. Sigo manteniendo que la decisión de Disney es una decisión equivocada. En términos empresariales yo creo que Disney se equivocó, pero Disney es una empresa absolutamente libre de fijar su ubicación y, por tanto, decidió ubicarse en Francia. Yo creo que se equivocó. Ese es el riesgo que la propia compañía afrontó.

Desde luego, por España no negociaron muchas personas —siento discurrir—. Por España la negociación se llevó centralizada en la Secretaría General de Turismo y en la Secretaría General de Comercio. A partir de ahí, que yo sepa, no hubo ningún tipo de negociación. Por tanto, no se intente mezclar el que Disney se fuera a Francia con las Comunidades Autónomas, con que se moviera alguna Comunidad Autónoma. Yo creo que ésta no es la cuestión. Eso es buscar razones falsas. Disney se va a Francia porque la compañía considera que el conjunto global que aparecía en Francia era más conveniente que el que aparecía en España era más conveniente que el que aparecía en España. Yo creo que es una decisión equivocada y el tiempo dirá quién tenía razón.

También deseo la ley de ordenación de las telecomunicaciones, señor Trillo; coincidimos plenamente. Por tanto, espero que esté aquí pronto y también, en la medida que sea posible, espero contar con su apoyo en la tramitación.

Terminales únicos en las agencias de viaje. Aquí se está

esenciales de la comunidad. Esa ley ordinaria no se ha de un proyecto para hacer estos terminales, como usted sabe. Desde luego nosotros alentamos el proceso de terminal único, pero hay también decisiones privadas en las que nosotros no queremos intervenir en absoluto.

Ya le contesté a la cuestión de Iberia, Aviaco, carreteras y transportes, puertos, etcétera, y dije que la situación es la que es, y eso para nosotros es un dato.

Quiero, por último, agradecer al señor Abejón su intervención y la valoración que hace de la política del Ministerio.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

PREGUNTA RELATIVA A QUE MEDIDAS VIENE TOMANDO EL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES EN LOS ULTIMOS MESES PARA EVITAR EL CAOS QUE EN AEROPUERTOS Y TRAFICO AEREO SE ESTA PRODUCIENDO EN ESPAÑA (FORMULADA POR EL SEÑOR TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día. Tiene la palabra el señor Trillo para formular la pregunta al señor Ministro.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Ministro, con la brevedad relativa que el tiempo impone, me hubiera gustado, sin entrar en este punto, señor Presidente, que hubiéramos tenido un turno de posible réplica o intervención posterior. Estoy seguro de que me hago eco del sentir de otros Diputados y para la próxima vez, venga quien venga, sería bueno que pudiéramos empezar antes.

En cualquier caso, señor Ministro, tengo la sensación —no es frase mía, es frase de compañeros de su grupo parlamentario— que el Ministerio que usted dirige es la cenicienta del Gobierno; insisto en que no es frase mía. Pero también tengo la sensación de que dentro de ese Ministerio el tema de aviación civil y de transportes en general es un poco la caja de los truenos. No le quepa la menor duda de que en estos momentos la totalidad de los ciudadanos españoles están permanentemente asustados con lo que pueda pasar en aviación civil, en Renfe, etcétera. Insisto en que son ciudadanos que fundamentalmente, por lo menos para nosotros, tienen el carácter de usuarios.

Estoy seguro de que el señor Ministro conoce suficientemente bien que en la Constitución está muy claro y muy explícito el derecho a la huelga y al conflicto colectivo. Así lo establece en sus artículos 28.2 y 37.1. Pero no es de menor rango la protección al derecho de los usuarios, sobre todo cuando se trata de servicios asistenciales, y entiendo que el caso del tráfico aéreo lo es. La propia Constitución en sus artículos determina que la ley que regule la huelga y el conflicto colectivo establecerá las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios

avanzando; estamos en proceso de discusión. Existe más dictado. Muchos de nosotros pensamos que naturalmente al Partido Socialista le resulta incómodo y quizás hasta complicado, con su vinculación a un sindicato, el dictar esa ley después de 36 ó 38 meses de gobierno. Mientras tanto los poderes públicos, por respetar el imperativo mandato del artículo 51 del texto constitucional, deberán garantizar la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo mediante procedimientos eficaces el derecho de las asociaciones representativas a ser oídas en cuestiones que afecten a estos usuarios.

El tema que estamos tratando ahora se refiere evidentemente al transporte colectivo. Anteriormente, desgraciadamente fue la sanidad, la seguridad, la justicia, la enseñanza, etcétera. A la hora de la verdad, señor Ministro, el usuario español entre las palabras: huelga, trabajo, reglamento, huelga de celo, servicios mínimos, se está volviendo un poco loco. Desde hace bastantes meses hasta hace relativamente muy poco, en el campo de la aviación civil veníamos estando sometidos a las actuaciones de los controladores —no entro si con justicia o sin ella— y a la no actuación del Ministerio de Transportes con unos diálogos interminables que, a veces, parecían más bien diálogos de sordos pero que realmente se traducían sin duda en una falta de atención al usuario ignorando prácticamente al pobrecito ciudadano que tenía que utilizar los tráfico aéreos. Los retrasos eran casi permanentes y constantes las acumulaciones. En definitiva, la falta de información estaba a la orden del día.

No terminando con esto aparecieron los temas de los técnicos de mantenimiento de aeronaves. Para mayor asombro de los usuarios, cuando el tema estaba en si se negociaba o no se negociaba, nos enteramos de sopetón de la existencia de determinados sabotajes en las aeronaves de Iberia, que se nos dice que se descubrieron y no que se habían dado a la luz pública por razones de seguridad intrínseca de la propia compañía, hecho insólito, si cabe, en la navegación aérea española. El caos en los aeropuertos nacionales quizás es debido a que, como decía usted antes, la gestión en los aeropuertos empieza a dar resultados positivos. La verdad es que esos resultados positivos son siempre a costa del usuario que no sabe exactamente qué trato recibe, por llamarle de alguna manera. El tema de los pilotos tengo que reconocer que realmente ha mejorado desde la entrada en la Compañía Iberia del nuevo Presidente, y por lo menos es uno de los puntos de tranquilidad que al usuario se le da cuando viaja en las aeronaves españolas. Realmente, tendrá usted que reconocer conmigo que cuando se llega a un aeropuerto (pongamos el caso de Barajas, porque lo tenemos bien cerca) normalmente hay que esperar una cola interminable para chequear el billete; eso sí, cuatro o cinco taquillas abiertas y a lo mejor treinta o cuarenta totalmente vacías o con un funcionario cruzado de brazos (eso yo no entiendo que sea gestión eficaz de aeropuertos); si por fin se llega a facturar...

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Eso es Iberia.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: No. Es Iberia, pero dentro del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales.

El señor PRESIDENTE: Por favor, señor Ministro, no entre en diálogo. El señor Diputado sabe que es Iberia la que se responsabiliza.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, si usted entra en diálogo conmigo yo contesto. (Risas.)

El señor PRESIDENTE: Yo no entro en diálogo. Yo dirijo la Comisión porque ésta es mi responsabilidad y punto.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Lo sabemos todos los Diputados desde hace treinta y ocho meses, señor Presidente.

Cuando se llega a facturar, si es que se llega, normalmente la información no siempre es buena, puesto que a veces los ordenadores que tiene delante el empleado de Iberia, y que dependen de Aeropuertos Nacionales, fallan. Cuando se tiene uno que someter a la información de las pantallas del aeropuerto, si se llega a informar, a veces ni siquiera se coincide, y muchas veces ni se les da la puerta exacta por donde se tiene que embarcar. Si como consecuencia de las largas esperas a las que estamos sometidos se va uno a la cafetería, se corre el riesgo de arruinarse, porque en las cafeterías de los aeropuertos nacionales —quizá por eso la gestión en los aeropuertos empieza a ser productiva—, pongamos un caso, han logrado la equivalencia vaso de güisqui igual a botella en cuanto a precio se refiere. Si se producen los retrasos no hay a veces ni sitio donde sentarse, a no ser que se siente uno encima de una maleta. Si cuando se quiere protestar normalmente no se encuentra ningún empleado para poder protestar, y ya no le quiero contar si, como consecuencia de la buena gestión de los Aeropuertos Nacionales, a alguien se le ocurre cambiar de modo de transporte e intentar recoger la maleta que en su momento oportuno chequeó y que al cabo de ocho, diez o doce horas de retraso a lo mejor se le ocurre alquilar un coche e irse a su punto de destino.

En definitiva, señor Ministro, y me voy a atener un poco ya a la pregunta, nadie duda de que la Dirección General de Aviación Civil tiene competencias sobre sectores importantes de la aviación civil española, léase controladores, etcétera. Nadie duda de que el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, también dependiente del Ministerio de Transportes, es uno de los responsables del buen o mal funcionamiento del tráfico aéreo español. Nadie duda de que la Compañía Iberia, aunque dependa del Instituto Nacional de Industria, y aunque sean temas laborales, a la hora de marcar los servicios mínimos (donde, dicho sea de paso, en el caso de los controladores parece que la justicia le quitó la razón al Ministerio) el Ministerio se monta en el carro de los servicios mínimos máximos, cosa que el usuario le puede parecer bien, pero no si eso se traduce en la ruptura de la cuerda, que está permanentemente tensa en una negociación de este tipo. La

verdad es que el Ministerio, de alguna manera, o bien porque marca los servicios mínimos, o bien porque depende de él una serie de organismos o de entidades que a la hora de definir una huelga, prácticamente salvaje, son los que tienen que tomar las decisiones, a la hora de la verdad, el Ministerio es el que, en definitiva, de alguna manera debe coordinar todas las actuaciones, en este caso concreto, del tráfico aéreo.

Señor Ministro: ¿qué viene haciendo el Ministerio, de verdad, en serio, para intentar evitar el caos que se está produciendo, que se produce y que, desgraciadamente, me da la sensación de que se va a seguir produciendo en los aeropuertos españoles?

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Gracias, señor Presidente.

Yo le voy a contestar de verdad, en serio, a la pregunta, no a todo lo que usted dijo porque, como usted mismo sabe, la mayor parte de las cosas que dijo no tienen absolutamente nada que ver con la pregunta; cuestiones desde precios de cafeterías hasta cuestiones de facturación, que como usted comprende perfectamente no es ámbito de competencia en la que yo le pueda contestar, porque eso lo hacen las compañías. Incluso puede ser Lufthansa, si usted se va al mostrador de Lufthansa, y yo, por tanto, no le podría contestar a usted sobre que Lufthansa hace bien o mal su servicio, y eso usted lo sabe. Pero yo le voy a contestar con toda seriedad a la pregunta.

Yo quiero comenzar discrepando de su afirmación de que en los aeropuertos y en el tráfico aéreo en España se está produciendo en los últimos meses ese caos al que S. S. se refiere, excepción hecha de problemas coyunturales y concretos, derivados de una huelga de controladores (de la huelga de controladores) de meteorología, de sobrecarga de afluencia para el control aéreo, y, recientemente, de forma muy concreta, de conflictos internos de la compañía Iberia.

Partiendo de esta premisa, quisiera hacerle un breve resumen de las medidas que se han venido adoptando durante este período de cara al más perfecto funcionamiento del tráfico aéreo español y de los aeropuertos nacionales.

Nuestro espacio aéreo es una encrucijada de tres continentes, Europa, Africa y América, con un tránsito de 50 millones de pasajeros. Pese a la complejidad aparente que constituye la existencia en nuestro país de más de 39 aeropuertos, el alto índice de seguridad de nuestro tráfico aéreo merece el reconocimiento de los más prestigiosos organismos internacionales entendidos en la materia. Nuestros sistemas de ayudas de aterrizaje y el resto de instalaciones superan, en ocasiones con creces, las estrictas normas internacionales de seguridad, cuyo cumplimiento garantiza la inspección de operaciones de la Inspección del Estado en Aviación Civil. Para perfeccionar las comunicaciones en la navegación aérea, este Gobier-

no ha comenzado a implantar, por primera vez en nuestro país, un sistema automatizado de control del tráfico aéreo (el denominado plan SACTA, del que ya he hablado en la anterior intervención) que minimiza la posibilidad de errores humanos y permite manejar con total fiabilidad la información de forma automática e instantánea. El plan SACTA, como S. S. conoce, mantiene una operatividad de veinticuatro horas y su fiabilidad es total. Este plan ha tenido tres fases de implantación, comenzando la primera de ellas en 1983, con una inversión superior a los 7.000 millones. La inversión en la segunda fase será de 3.000 millones en cifras redondas, y la última fase, con una inversión de otros 3.000 millones, cerrará en 1988 la completa realización del plan.

Pero además del plan SACTA, desde mi Ministerio se han realizado otras mejoras, tanto en aviación civil como en aeropuertos, tales como: balizamiento de pistas de vuelo y calles de rodaje; sistemas visuales de aproximación e indicación de pendientes de aproximación; sistemas VOR y DME; sistemas ILS; siete radares adicionales de ruta; renovación de cuatro radares de aproximación e instalación de otros cinco más; renovación de los equipos de comunicaciones punto a punto y tierra-aire, e instalaciones de centros de emisión y recepción para los últimos, y fundamentalmente el SACTA, principal adelanto tecnológico para incorporar definitivamente los sistemas de datos de radar con sistemas de planes de vuelo.

En definitiva, este Gobierno ha destinado en mejora del espacio aéreo y del funcionamiento de aeropuertos, en cuatro años, ocho veces más que lo que se había dedicado en los cuatro años anteriores. Y ese esfuerzo, señor Trillo, se cuantifica sólo en aviación civil en un paso de 2.786 millones, en los años 80-82, a 23.143 millones en los años 83 a 86. Y éste es un esfuerzo, señoría, del que todos los españoles debemos sentirnos orgullosos.

En otro ámbito de actuación, y como le decía al principio de mi intervención, ha habido un conflicto con los controladores, ya superado, y un conflicto interno de la compañía Iberia en el que la competencia de mi Departamento ha sido la de dictar los servicios mínimos. En relación con el conflicto de controladores, es necesario no perder de vista que éste era un viejo conflicto que se remontaba a otros Gobiernos, y en él, tras unas negociaciones ciertamente difíciles, donde se partía de reivindicaciones salariales muy fuertes, se ha alcanzado un acuerdo el pasado 24 de febrero, de cuyos términos la Administración se siente muy satisfecha. Al margen de que el incremento salarial finalmente firmado fue satisfactorio, el acuerdo incluyó aspectos tan importantes como la información de varios grupos de trabajo de contenido esencialmente técnico, grupo de control de afluencia de tráfico aéreo, grupo de estudio de los distintos aspectos profesionales, fijación de plantillas y jornadas a cargo de los trabajadores, así como formación y promoción profesional con la participación del colectivo de trabajadores, y con la participación de los controladores, todo lo cual ha conducido a transformar un clima inicial de enfrentamiento en un ambiente de franca colaboración y entendimiento, y ello en su sentido más positivo.

Por tanto, creo que a este nivel estamos entrando en una fase en la que yo me siento optimista, porque entiendo que estamos empezando a superar un problema histórico y que se remontaba a muchos años en nuestro país.

El señor PRESIDENTE: Para réplica, y por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Ministro, por la contestación. Yo no le había preguntado por los niveles de seguridad; doy por supuesto que la constante permanente del Ministerio de Transportes es mejorar la seguridad. Pero dicho sea de paso, y acogíendome a los números que nos acaba de mencionar, si la inversión ha sido de 23.000 millones, todavía es bastante inferior a lo recaudado solamente por tarifas de Eurocontrol, que son 34.000 millones de pesetas en el mismo período de años, según los datos que nos acaba de dar.

Me alegro mucho del entendimiento con los controladores, ya lo conocía, pero le reiteraría mi pregunta, señor Ministro. ¿Va a seguir el Ministerio calificando o magnificando los servicios mínimos en la tónica hasta ahora establecida de tal manera que tengamos permanentemente la espada de Damocles de este tipo de huelgas en lo sucesivo? Concretando, ¿qué va a pasar en Semana Santa con las huelgas anunciadas para los próximos días y en meses sucesivos?

El señor PRESIDENTE: Presumo que el señor Ministro no es adivino. Usted puede preguntarle sobre lo que va a hacer su Departamento, pero creo que no le puede preguntar sobre lo que van a hacer otras personas que no están bajo su jurisdicción.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Yo se lo he preguntado al señor Ministro; la presunción es suya, señor Presidente. (*Rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Pero mi obligación es la de cuidar que las preguntas e intervenciones de los señores Diputados se atengan a la cuestión, como S. S. bien sabe.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Creí que el señor Ministro se cuidaba solo. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: No tan sólo como su señoría. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Efectivamente, el dato de que las tarifas de Eurocontrol sean superiores todavía a la inversión que se hace, no quiere decir que todas las tarifas y recaudación por Eurocontrol tengan que dedicarse a inversión, porque hay otros gastos; esto se ingresa en el Tesoro y, por tanto, es una decisión política en qué se distribuyen. Pero como usted sabe, Hacienda y la recaudación en este país no funcionan diciendo: recaudando tanto en tal sector e invierto tanto en tal sector. Hay un sistema de distribución con criterios políticos que nosotros intentamos mantener. En todo caso, la compara-

ción de esta legislatura con épocas precedentes en cuanto a la inversión en materia de seguridad aeroportuaria, de navegación aérea, no tiene la más mínima discusión. Yo creo que no vamos a seguir entrando en esto, porque S. S. sabe sobradamente el esfuerzo que desde el Gobierno se realiza y que, en última instancia, realiza todo el país. Yo creo que tenemos que plantearlo así, cuando se está haciendo este tremendo esfuerzo en seguridad, con estas inversiones, es el país el que lo está haciendo. No es un mérito que me quiera atribuir como Ministro de Transportes ni que quiera que se lo atribuya el Gobierno como tal, es que el país está dedicando una cantidad muy importante de recursos a seguridad aérea, y de esto tenemos que sentirnos todos muy orgullosos, porque es un avance muy importante para nuestro sistema de transporte.

Los servicios mínimos desde el Ministerio se regulan con el máximo de honestidad, tratando de compatibilizar el derecho de huelga con la atención a los usuarios. Esta es la regla que hemos empleado hasta ahora y que seguiremos manteniendo. Hay un derecho de huelga que se respeta en los servicios mínimos y, al mismo tiempo, hay un

derecho de usuarios a servicios mínimos que intentamos garantizar. En este difícil equilibrio entre estos dos elementos es donde se configuran los servicios mínimos que el Ministerio fija, no solamente para aviación y tráfico aéreo, sino para otros muchos servicios mínimos que se establecen, como remolcadores en ciertas circunstancias. Este es un Ministerio que regula servicios públicos y, por tanto, en situaciones de conflictividad laboral tiene que dictar órdenes de servicios mínimos en muchos otros ámbitos que no es solamente el del transporte aéreo.

No quiero prejuzgar qué es lo que va a pasar con las huelgas de Semana Santa, en absoluto. La compañía Iberia y sus trabajadores están negociando y yo sólo quiero desear que esas negociaciones concluyan con un resultado satisfactorio para todas las partes y, por tanto, para el país.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro, por haber estado con nosotros. Sin otro particular, se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961