



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989

III Legislatura

Núm. 437

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 5 de abril de 1989

ORDEN DEL DIA

Preguntas a contestar por el señor Secretario General de Turismo:

- Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre potenciación del turismo cinegético durante 1989 («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001180).
- Del señor Montesinos García (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre presentación por parte del Gobierno del debate nacional sobre Turismo («B. O. C. G.» número 291, Serie D) (número de expediente 181/001254).
- Del señor Martínez-Campillo García (Grupo Parlamentario del CDS), sobre medidas a adoptar por el Gobierno para mejorar la infraestructura turística (número de expediente 181/001312).

Preguntas a contestar por el señor Secretario General de Comunicaciones:

- Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre programa para recibir las emisiones correspondientes a la provincia de Cáceres dentro del plan técnico para la televisión privada («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001184).
- Del señor Alvarez-Cascos Fernández (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre criterios seguidos en la elaboración de la propuesta de nuevas tarifas telefónicas recientemente aprobadas por el Gobierno (número de expediente 181/001407).

Preguntas a contestar por el señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones:

- Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre medidas a adoptar para evitar los accidentes ferroviarios («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001178).
- Del mismo señor Diputado, sobre razones del cambio de estación de Atocha a Chamartín de los trenes que cubren el trayecto Cáceres-Madrid («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001179).
- Del mismo señor Diputado, sobre proyectos del Gobierno para evitar las situaciones de colapso de tráfico aéreo («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001181).
- Del mismo señor Diputado, sobre transporte de mercancías peligrosas («B. O. C. G.» número 282, Serie D) (número de expediente 181/001182).
- Del señor Mataix Hidalgo, del Grupo Parlamentario del CDS, sobre medidas a tomar por el Gobierno para regular la capacitación económica en el ejercicio de la actividad de camionero («B. O. C. G.» número 283, Serie D) (número de expediente 181/001213).

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

PREGUNTAS A CONTESTAR POR EL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TURISMO:**— SOBRE POTENCIACION DEL TURISMO CINEGETICO DURANTE 1989**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

En el orden del día están primero las preguntas dirigidas al señor Secretario General de Turismo, don Ignacio Fuejo, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión y le damos la bienvenida.

En primer lugar, la pregunta dirigida por el señor Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario Coalición Popular, sobre potenciación del turismo cinegético durante 1989. Para su formulación, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El 7 de septiembre del pasado año formulamos una pregunta, con respuesta oral, al señor Ministro de Transportes, a través de la cual nos interesaba conocer qué criterios tenía el Gobierno sobre la potenciación del turismo cinegético y otras nuevas ofertas alternativas sobre la materia. La respuesta oral no fue posible —por supuesto la causa de no haberse tramitado en esta Comisión fue ajena al Grupo Popular—, y, sin embargo, sí conseguimos una contestación escrita, aunque con notable demora.

Analizada esa respuesta, entendimos que el esfuerzo que se estaba haciendo en la materia era escaso, por lo menos hasta la fecha, y por eso empezó a preocuparnos el futuro de este tipo de turismo, pensando en el año 1989 y en años venideros. Esa fue la razón por la que volvimos

a reiterar la pregunta con fecha 20 de enero, pero ya circunscrita al año 1989 y a los futuros.

Todo ello estriba en que el sector ha defendido —y creo que están de acuerdo los datos con los del propio Ministerio de Transportes— que si todas las posibilidades de las nuevas ofertas de turismo alternativo en nuestro país se pusieran en vigor, se podría incrementar la balanza comercial española en una cantidad próxima a los 45.000 millones de pesetas y se podría conseguir que otro millón de visitantes se sumara a los que ya habitualmente visitan nuestro país por razones turísticas.

Nos consta y, además, concuerdan los datos con aquellos de que dispone el sector interesado, que existe un campo amplio dentro del mundo cinegético, del turismo náutico, de nieve, de golf, fluvial y también de luz y sonido, sobre todo pensando en las grandes perspectivas que esperan a este país de cara a las efemérides que van a tener lugar en el año 1992. Hasta la fecha, no se explica que España, siendo una primera potencia turística, no explote todavía suficientemente el turismo alternativo al del mar, sabido que éste está totalmente saturado y el alternativo está lejos, por lo menos hasta hoy, de toda masificación.

En el sector cinegético, según nuestros datos, de haberse ordenado adecuadamente —y creo que algunos estudios ha hecho también la Secretaría General de Turismo—, se podrían haber obtenido unos beneficios de 3.000 millones de pesetas y la afluencia a nuestro país de un número alto de cazadores —alrededor de 38.000—, sobre todo procedentes de Centroeuropa, siempre y cuando se tuviera cuidado de no subir precios y de proteger las especies. España tiene amplias zonas con un gran futuro en este campo, como pueden ser, por ejemplo, Andalucía y Extremadura.

Sabemos que existen posibilidades de turismo fluvial, sobre todo en el Bajo Guadiana, en el Ebro, en el Guadalquivir, en el Pisuerga, en los Canales de Castilla y en el Canal Imperial de Aragón.

Otra de las posibilidades que todavía no está suficientemente desarrollada es los cursos de verano de español

en nuestros centros, y emplazamientos ideales para este tipo de turismo son, evidentemente, Cáceres, Cádiz, Córdoba, Cuenca, La Granja o Ubeda. Extraña que Madrid sea la única universidad de Europa cerrada durante el verano. Ante tan amplio campo, nuestra pregunta es qué se va a hacer concretamente y, dado que la propia Secretaría de Estado ha hecho estudios en esta dirección, si realmente esos estudios se están concretando en hechos y no se va a quedar todo en agua de borrajas, porque en la contestación escrita del propio Gobierno a nuestra pregunta anterior se nos dice que se han hecho varios estudios, concretamente dos importantes, uno de nuevas ofertas alternativas al turismo español y otro de turismo cinegético en España.

También se nos recuerdan todas las realizaciones llevadas a cabo por Tour España sobre turismo cinegético y otras alternativas, como pueden ser la edición de un mapa guía de caza en varios idiomas, con indicación de especies, épocas de veda, etcétera; la producción de un documental sobre caza en España, la edición de un mapa guía de pesca, otro sobre España como país de congresos, un vídeo sobre este tema, otra serie de películas sobre la naturaleza y deportes, sobre deportes náuticos, sobre balnearios españoles, etcétera. Todo esto revela un esfuerzo y es una gran realización en el terreno de los libros, de los mapas, de los vídeos y las películas. Está muy bien, pero parece un esfuerzo escaso pensando en lo ambicioso del proyecto y en todo lo que queda por hacer.

Por esa razón, hemos reiterado la pregunta, porque pedimos que nos aclare, sobre todo, lo siguiente, que yo creo que es el punto crucial. Sabemos que tendría una gran trascendencia en este campo todo lo que se pudiera hacer a través de acciones concertadas, invirtiendo presupuestos en propuestas concretas que, por supuesto, fueran dignas de apoyo. En este aspecto de acciones concretas exigiendo fondos presupuestarios, señor Secretario, ¿qué se ha hecho? Especifíquenos, si es tan amable, porque son los temas que realmente nos interesan.

Otro aspecto, y con esto termino ya, señor Presidente, que también podría tener interés, es todo lo que se puede hacer en campañas de publicidad en medios internacionales, sobre todo pensando en una diversificación de los esfuerzos. En este campo qué se ha hecho, por favor, especifíquenoslo. Por supuesto, mis preguntas, como ve, van dirigidas sobre todo a proyectos de futuro y no a historias del pasado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fuego para contestar a la pregunta.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuego Lago): De la intervención del señor Diputado deduzco que está informado de lo que se ha hecho en la Secretaría de Turismo para la promoción del turismo cinegético. No entiendo muy bien lo que quiere decir con la apertura de las universidades —y ha citado alguna, como la de Madrid— respecto al turismo cinegético, porque en ellas no creo que se desarrollen actividades de este tipo.

De todo lo que ha dicho el Diputado se ve que se presta

suficiente atención al turismo cinegético y, dentro del programa de promoción del turismo que corresponde a la Secretaría General de Turismo, el propio Diputado ha enumerado las acciones que se han llevado a cabo, acciones que tienen reflejo presupuestario, tal como requería el señor Diputado, y que conducen a la atracción y a la información de los posibles turistas a este sector de la oferta española. La referencia que hace a que se mantengan los precios no corresponde en absoluto a la acción de la Administración, sino a la de los particulares. No lo olvide, señor Diputado, porque es un sector absolutamente libre y dominado, como es natural, por la empresa privada en España; no corresponde al Estado la fijación de los precios.

Como ya veo que está debidamente informado respecto a las publicaciones que realiza la Secretaría de Turismo, únicamente debo recordarle que no son actuaciones del pasado, que las publicaciones se mantienen, se mantienen los stocks y que no hay publicación que se agote en el propio ejercicio.

Yo creo que toda la información que ha dado el señor Diputado se deduce fundamentalmente de los estudios que ha hecho la Secretaría General de Turismo; es decir, que si la Secretaría de Turismo no hubiera realizado estos estudios, difícilmente hubiera existido esa información. La Secretaría de Turismo, además, ha mantenido dos jornadas sobre turismo cinegético, lo que ha permitido a los profesionales y empresarios del sector conocer cuáles eran las posibilidades de futuro de esta actividad.

Y voy a rectificar alguna de las cifras dadas: El volumen económico de la caza en España y sus posibilidades de constituir oferta turística alcanzan los 100.000 millones de pesetas y no la cifra que ha mencionado el señor Diputado. Con esto, pretendo centrar el tema en el sentido de que la valoración negativa que ha hecho el señor Diputado respecto a la situación actual no es compartida por la Secretaría de Turismo. Se ha desarrollado este tipo de turismo en algunas zonas de España más que en otras porque tienen una capacidad de oferta mayor y una mayor organización y la información que se da mediante el mapa y las publicaciones de la Secretaría de Turismo —que pongo a disposición de la Presidencia y que son de enorme calidad— es una acción constante. En el futuro, tenemos programadas dos acciones fundamentales: Una, la continuación de la actividad en las celebraciones mundiales de la caza, participando en las ferias especializadas de la manera que se hizo en el Congreso Mundial de Caza y Conservación de la Naturaleza, celebrado en Las Vegas en enero de 1988, donde España tuvo un stand instalado por la Secretaría General de Turismo, y, otra, la continuación en lo que llamamos galas o jornadas profesionales de turismo, que se celebran en distintos países, europeos y americanos, especialmente en Estados Unidos, y que el año 1990 se van a dedicar especialmente al área de la naturaleza y deporte y, por consiguiente, habrá ocasión para que la oferta cinegética de España siga constando y manifestándose en estas ferias.

En cuanto a la proposición del señor Diputado, que no sé si he entendido bien, de preparar ofertas concretas, la

Secretaría de Turismo no prepara ofertas concretas de turismo porque no le corresponde. La única actividad empresarial que realiza un ente dependiente de la Secretaría General de Turismo es la red de paradores de turismo del Estado, pero no participa la red como preparadora ofertante de paquetes turísticos. Lo que sí se ha hecho y sigue haciendo es ofrecer a los empresarios que pretenden organizar una determinada oferta turística —como se hizo ya en ocasiones y se sigue haciendo con algunas empresas como explotaciones cinegéticas de la parte de Ciudad Real, Jaén, etcétera, porque tengo algunos documentos que los puedo mencionar, pero no son las únicas que se hacen— créditos a interés inferior al del mercado, para que se organicen estas ofertas. Igualmente, para la promoción de las ofertas organizadas, se proporciona acción concertada a todo el que lo solicite, y puedo mencionar, por ejemplo, empresas dedicadas al turismo rural, entre ellas algunas de turismo cinegético de Toledo, que han participado con la Secretaría de Turismo en la promoción mediante estas acciones concertadas en las que habitualmente la proporción corresponde a cada una de las partes, el Estado y el particular, es del 50 por ciento.

Yo creo que estos datos, a mi juicio, son suficientes para manifestar el interés que se presta y con resultados positivos, porque la afluencia turística a las zonas cinegéticas españolas va creciendo cada año más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Señor Camisón, por cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Después de oír al señor Secretario General podríamos sacar la impresión de que el turismo cinégetico y todo el turismo alternativo al gran turismo de mar está desarrollado en nuestro país; incluso se ha permitido emplear un tono despreciativo respecto al carácter complementario que pudieran tener los cursos de español en las universidades españolas. Yo me he referido —ya que dice que no ha entendido lo que he dicho voy a reiterarlo— a lo que en otros países se viene practicando, que se pueden complementar ciertas actividades, incluso las docentes, con el turismo; por eso, entendíamos que podría ser aquí también aplicable que, con un verano espléndido como el que tiene este país y con una gran cantidad de personas fuera de España que tienen interés en llevar adelante cursos de español, compaginaran el aprendizaje de español en una universidad con una actividad turística, que vendría muy bien a la economía de este país. Eso es lo que he querido decir al hacer referencia a la universidad y relacionar el aprendizaje del español con el turismo en nuestro país, incluso en verano, porque en verano también podría haber un turismo cinegético en relación, por ejemplo, con los célebres pasos de tórtolas en Extremadura, por poner uno de los miles de ejemplos que podría poner.

Yo creo, señor Secretario, que, lejos de su opinión, además de la gran actividad que en los últimos años ha llevado adelante la iniciativa privada, la alternativa que hoy nos ocupa también debiera potenciarse en la misma dirección. Sabemos que nunca se podrán alcanzar las cotas

del turismo masivo, pero en esa dirección es en la que nosotros lo intentábamos.

Yo insisto en que, efectivamente —y después de sus intervención me queda aún más claro—, el Gobierno ha hecho una importante labor en una dirección, ha hecho unas publicaciones que ahí están; yo no las niego y aplaudo que se hayan realizado; pero cuando yo le he pedido que especifique acciones concertadas que merezcan el apoyo del Gobierno con fondos presupuestarios, a la hora de la verdad, la contestación que ha dado el señor Secretario ha sido muy pobre; ésta es la impresión que tengo hasta el momento.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Camisón.

Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuejo Lago): Lo que he querido decir es que la intervención del señor Diputado estaba llena de valoraciones, que no se apoya en cifras que las justifiquen. Cuando he manifestado que está abierta a todas las empresas la posibilidad de solicitar acción concertada con el Estado, financiada al 50 por ciento, y la posibilidad de solicitar crédito oficial hoy día al 12 por ciento de interés, creía que exponía suficientemente las posibilidades que hay, porque no hay petición de acción concertada para el turismo cinegético que no haya sido satisfecha y no ha habido —porque es una prioridad que da el Estado a la creación de alojamientos, a la promoción de empresas de este tipo, y no sólo de este tipo— crédito para actividades complementarias que haya sido denegado. Por tanto, si las empresas privadas han tenido satisfacción en sus demandas, la opinión del señor Diputado creo que no tiene suficiente fundamento.

Aclaro que mi tono no era intencionadamente despreciativo, ni mucho menos, respecto a las actividades de la universidad o de lo que puede llamarse turismo especializado en la enseñanza, sino que sencillamente decía que éste no era un tema que estuviera en la pregunta y las cifras respecto a otros turismo alternativos que no sea el cinegético no las tengo; por eso no puedo contestar, pero no porque no se promuevan desde la Administración del Estado.

— DEL SEÑOR MONTESINOS GARCIA (G. CP) SOBRE PRESENTACION POR PARTE DEL GOBIERNO DEL DEBATE NACIONAL SOBRE TURISMO

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Montesinos García, del Grupo de Coalición Popular, relativa a la presentación por parte del Gobierno del debate nacional sobre turismo.

Tiene la palabra el señor Montesinos.

El señor **MONTESINOS GARCIA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Secretario General de Turismo, el pasado 28 de

junio celebramos en el Pleno del Congreso de los Diputados el debate de una proposición no de ley de mi Grupo solicitando —la idea no era buena efectivamente, como luego se vio en el debate— un Plan nacional de turismo. Tuvimos conocimiento de que, en régimen interno del Ministerio, en algún sentido, funciona ese Plan nacional de turismo y el Grupo Socialista presentó una enmienda transaccional con el contenido de nuestra proposición no de ley en los términos siguientes: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a celebrar en el próximo período de sesiones un debate sobre la situación del sector turístico en España en el que se aborde la problemática de la calidad y estacionalidad así como la promoción exterior del mismo. Decimos en el próximo período de sesiones porque este es el último Pleno del actual. Como le decía, estábamos a 28 de junio y terminábamos aquel día el período de sesiones. Ha transcurrido íntegro otro período de sesiones y no hemos tenido ese debate; a pesar de que esta proposición no de ley se aprobó por mayoría, con el apoyo de todos los Grupos de la Cámara, salvo algún caso concreto que no recuerdo.

Lo que sí es cierto es que en la motivación de la presentación de aquella proposición no de ley y en el propio debate, en la exposición de cada uno de los Grupos, se detectaba la preocupación existente en todos los que representamos al pueblo español en la Cámara porque aquello que en aquel momento yo llamé el «oro azul» de España —parafraseando aquello del oro negro en los países con petróleo— supone un alivio para la economía. El «oro azul» de España ha subido permanentemente en las cuantificaciones que se pueden hacer en cuanto a personas o en cuanto a dinero ingresado, pero también es cierto que en aquella época ya empezaba a sonar la posibilidad de que algo no funcionara tan bien como hasta ahora.

No tratamos de culpar al Gobierno, sino que tratamos de que este tema, que supone, como decía, el mayor ingreso de la economía nacional, que nos debe preocupar a todos, porque alivia los «déficit» que se producen en otros órdenes, sea llevado como tema de Estado y deben aportarse todo tipo de soluciones que hagan posible que esta situación mejore y en tanto no encontremos otra vía de aportación de ingresos fuertes al Estado español, a la ciudadanía española —porque indudablemente son muchos también los que se benefician, mejoran su nivel de vida y el conjunto del país se beneficia con esta actividad—, habría que celebrar ese debate en el cual es evidente también, señor Secretario General de Turismo, que no es usted sólo la persona que tendría que intervenir, porque efectivamente hemos hablado de promoción, de calidad, de cantidad, de estacionalidad... pero es que una de las cosas que más van a afectar este año al turismo extranjero de verano será el exceso de obras realizadas en puntos determinados de todas las carreteras españolas en el verano de 1988. Era la época menos indicada y, sin embargo, el Ministerio de Obras Públicas estimó oportuno que cada 18 kilómetros de una carretera nacional española tenía que haber una obra. Aquello supuso un mayor número de accidentes, un colapso mayor en las carreteras y, en consecuencia, un cansancio de algunos que tradicionalmente

viajan a España y que este año cambiarán su punto de verano. Por otra parte, también influye la infraestructura de los aeropuertos o cualquier otro medio de transporte. Es evidente que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, al cual usted pertenece, no puede resolver esos problemas.

Hay que tener en cuenta que desde el inicio del primer Gobierno socialista, el Presidente habló de que ustedes funcionarían colegiadamente; tanto es así que nosotros podemos aceptar las respuestas de cualquier Ministro sobre cualquier tema; no me vale que usted me pueda decir, como en aquel momento me decía alguien, que el turismo no sólo es el turismo; no, usted me tiene que contar de todo, con el debido respeto a la ocasión.

Lo que sí es cierto es que hay que preparar bien ese debate y celebrarlo, porque nos jugamos todos mucho. Hoy ustedes, porque están en el Gobierno, son los responsables, pero, en un futuro más o menos próximo —espero que sea más próximo—, puede que esa responsabilidad la tengamos otros, y entonces les tendría que preocupar a ustedes en la oposición, igual que nos preocupa hoy a nosotros. En consecuencia, quisiera, por favor, señor Secretario, si fuera posible, que me anunciara ya la fecha de celebración de ese debate, pero de forma lo suficientemente amplia también.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuego Lago): Quizá, la razón por la que no ha tenido lugar todavía este debate es la densidad de los temas que se han planteado en esta Cámara, pero, por supuesto, ofrezco, en lo que yo pueda, porque es un tema que hay que plantear al Ministerio de Relaciones con las Cortes, la celebración de este debate a la mayor brevedad.

No soy Ministro y, por tanto, no puedo contestar a todos los temas. Esa quizá sea una capacidad reservada a los Ministros. Desde luego, por mi parte, comparto el punto de vista de S. S. respecto a la necesidad de tener este debate nacional. Ante mi propio Ministro haré lo posible para que tenga lugar a la mayor brevedad.

Voy a utilizar un par de minutos más para puntualizar algunas de las manifestaciones del señor Diputado. Efectivamente, no es que se haya producido una inflexión negativa de la coyuntura turística, pese a que han aparecido algunos signos dudosos en el horizonte. Es bueno manifestar aquí que el turismo sigue siendo una actividad de futuro y que si esos signos pueden preocuparnos es precisamente porque hemos crecido demasiado deprisa y porque la oferta turística española hoy —no se olvide que es el producto de miles y miles de decisiones particulares, son los particulares los que deciden efectuar una determinada inversión creadora de oferta turística— ha crecido enormemente por razones ajenas a las puramente turísticas, porque muchas veces son razones de invertir en la construcción y ésta donde debe hacerse es en las zonas turísticas, que es donde presuntamente puede ser rentable. Por tanto, se produce un crecimiento en la oferta tu-

rística y una proliferación de empresas que no son originariamente turísticas y lo que está produciendo ya —no pretendo anticipar el debate pero sí dar una información elemental— es que está tirando de la demanda de forma relativamente artificial, porque la ley de la oferta y la demanda ha forzado precios muy bajos en determinados momentos de la contratación internacional. De manera que, con esos precios bajos, si se mantuviera esa coyuntura, podríamos tener unos resultados unitarios peores que en años anteriores.

Traduzco probablemente para los titulares de prensa: preveo una afluencia turística moderadamente superior incluso que la del año pasado, con crecimientos más razonables del 1 ó 2 por ciento; sin embargo, los ingresos en divisas probablemente permanecerán sin crecimiento. El resultado es la consecuencia de una oferta turística que ha proliferado en exceso y la labor de promoción —la que llevan a cabo Estado, comunidades autónomas y municipios y los particulares— ha conseguido generar una demanda en función de la cual este desfase no se manifiesta de forma dramática.

Debo decir que todos los que tienen competencias en turismo, comunidades autónomas fundamentalmente, tiene que hacer una labor de planificación con mayor intensidad de lo que se ha hecho durante todos estos años para ordenar la oferta turística.

El Estado, en función de estas circunstancias de oferta, ha intensificado su promoción durante el año 1989 en un 27 por ciento en términos presupuestarios, salto que debo señalar a SS. SS. que es muy importante, porque no son usuales crecimientos del 27 por ciento en partidas presupuestarias como ésta.

Vamos a salir al paso del debilitamiento de la demanda en algunos países como Gran Bretaña y Escandinavia con acciones concretas y de acuerdo con los empresarios, con los cuales mantenemos contacto constante y con los que me he reunido el viernes pasado; vamos a realizar unas campañas extraordinarias de publicidad dirigidas a la movilización del mercado interior —España se está convirtiendo en un país emisor del turismo ya de cierta importancia—, que puede ser un buen recurso para mejorar un ejercicio que yo preveo que no va a ser negativo pero que viene con menos fuerza que los de 1987 y 1988. Digo, para información de esta Comisión, que me parece importante como anticipo y para subrayar la necesidad, coincidiendo con S. S., de mantener este debate.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Montesinos por tiempo de cinco minutos.

El señor **MONTESINOS GARCIA**: Gracias, señor Secretario, por la información que nos ha dado, pero hay alguna puntualización que quisiera hacerle.

Concretamente, este debate está comprometido y a una fecha. A mí me da igual hablar con usted como Secretario General de Turismo, en representación del Ministro. Usted es Ministro en este momento para mí, porque yo la comparecencia se la pedí al Ministro y éste delegó en usted, luego usted hoy es el Ministro del ramo y, en conse-

cuencia es miembro del Gobierno y, por tanto, responsable de la no celebración del debate en unas fechas que se aprobaron en su día por la Cámara por mayoría absoluta.

El debate está comprometido y hay que celebrarlo. Me vale que se diga que es necesario que lo hagamos; claro que sí. Coincidimos absolutamente en eso, pero en lo que no creo es en el optimismo de pensar que todo va a seguir igual, por desgracia, porque estamos, en cierto sentido, durmiéndonos y de alguna manera, por pensar que el Estado no tiene nada que hacer en este tema, porque las competencias turísticas están transferidas, tal vez estamos cayendo en el error contrario del dirigismo desde el Estado hacia esas autonomías.

Es indudable que las competencias las tienen. Es indudable que hay que respetarlas. Es indudable que tienen derecho a ser respetados en sus competencias, pero lo que es indudable también es que el beneficiario máximo final es el propio Estado, luego el Gobierno es el que debe, en todo caso, hacer posible que permanezca en alza, sobre todo el ingreso de divisas, por aquello del «oro azul», porque ¿de qué nos sirve que se llenen los hoteles si empiezan a bajar las divisas? Estaremos perdiendo el tiempo.

En cuanto a que las ofertas fueron baratas, de acuerdo, pero también hay que decir que los impuestos han subido bárbaramente, porque con el mismo dinero y el cuatro por ciento más, que es lo que se estima que han debido subir los salarios, no se come por lo mismo en el mes de junio de 1988 que en el mes de abril del año 1989 en que estamos. Hay una subida de impuestos en todos los órdenes de la economía nacional que hace posible que los precios hayan subido teniendo, además, luego que cargar el seis o el doce que corresponde del IVA. Tal vez, cuando nosotros negociamos —digo España— la situación del IVA con respecto a determinadas actividades se valoró en poco lo que supondría esa incidencia en el turismo en general.

Hay otra cuestión. Aparte de la iniciativa privada —lo digo con orgullo porque es el Presidente de mi partido—, en otro tiempo, en un Estado de no autonomías, se promocionó y se hizo la inmensa mayoría de esos paradores nacionales. Esos paradores nacionales están hechos, en su mayoría, en tiempos de don Manuel Fraga Iribarne y ocurre lo siguiente: que gracias a esos paradores nacionales es posible que haya un turismo añadido al de la costa, porque si no no lo habría ya que instalaciones hoteleras en el interior, salvo el caso de Madrid, no suele ser frecuente que las haya en buenas condiciones.

No se trata de hablar con acritud del tema, sino en el tono en que estoy hablando desde el principio. Es una preocupación de Estado; es una necesidad para los españoles, tal vez durante muchos años —que tengamos que compensar otras partes de la economía con los ingresos que produce el turismo. Puesto que es un problema de todos y para todos, tratémoslo seriamente y no procuremos hacer bandera política de ello, sino sencillamente en cada caso exijamos al Gobierno— que vele por la buena marcha, en este caso, de la gallina de los huevos de oro en España, porque mientras siga dando huevos de oro estaremos en situación de mejorar nuestro desarrollo, pero si

empieza a darlos de plata y luego de plomo tal vez nos quedemos sin nada.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuejo Lago): Me ratifico una vez más en la conveniencia de este debate nacional y en este caso más porque veo que el señor Diputado incurre en algunos de los errores más habituales, por falta de información, en los que se suele incurrir en este campo, que es confundir los precios que todos los que viajamos por España y vamos inocentemente a un hotel pagamos con los precios que se cotizan internacionalmente. No tiene mucho que ver, y así debe ser, porque son mercados muy diferenciados.

Hay algunos aspectos más que quisiera puntualizar, porque en absoluto he manifestado que el Gobierno se inhiba. El presupuesto de la Secretaría de Turismo para promoción ha subido el 400 por ciento desde 1982 —lo cual indica una preocupación del Gobierno— y un 250 por ciento los fondos dedicados por las entidades oficiales de crédito para fomento de la oferta en el sector, oferta especializada, oferta con una determinada política. Con respecto a la atención prestada por la Secretaría de Turismo a la red de paradores, no tengo información para desmentir o confirmar la afirmación del señor Diputado y, además, no tiene mayor trascendencia si han sido construidos bajo el Gobierno en el cual participaba el señor Fraga o bajo otro Gobierno; lo que sé es que la iniciativa primitiva fue, y debo manifestarlo porque es cierto, porque así debe ser, del Gobierno de Primo de Rivera, más lejano todavía; en 1928, se construyó el primer parador. Pero debo puntualizar una cosa: en 1982, la red de paradores produjo un déficit de explotación de 850 millones de pesetas y tenían un agujero, en esos términos dramáticos que se suelen utilizar, de 1.000 millones de pesetas que no pagaban a la Seguridad Social. Esta situación se solucionó y la cuenta de explotación ya desde 1986 ha sido positiva, y por referirme a la cifra más cercana he de decir que de hecho ha habido en 1988 un resultado de explotación de 1.080 millones de pesetas; de tal manera que, si la política de ajuste de 1983 fue de parar las inversiones en nuevos paradores y dirigirlas en cuantía incluso superior a la remodelación de los paradores y a la renovación de sus instalaciones, hoy día nos encontramos en una situación absolutamente saneada, que nos permite volver a empezar la construcción de paradores, porque no sólo se trata de construir paradores, sino de explotarlos racionalmente, la racionalidad se mide en cifras y las cifras son ésas.

La situación primitiva es cierta. En 1928, no había una oferta privada y probablemente la iniciativa de hacer paradores fue brillante. Hoy día, afortunadamente, esa situación es muy distinta, y la decisión de construir un parador se debe tomar con mucha cautela, de manera que no se perjudiquen intereses e iniciativas de los particulares; cuando se toma una decisión de este tipo se valora si existe iniciativa privada suficiente; en muchas partes de

España, del Interior, hay iniciativa privada suficiente y hay hoteles muy dignos en la costa norte, San Sebastián, Santander, Oviedo, Gijón, etcétera; hay iniciativa privada suficiente en las costas y en el interior y se está produciendo por iniciativa privada pero con el apoyo del Estado y fomentada por los créditos turísticos, que se dirigen fundamentalmente a ese tipo de oferta y no a la de las costas, que se financia por sí misma. Está habiendo iniciativas derivadas de planteamientos adoptados de acuerdo con las comunidades autónomas, como son la ruta de La Plata, el Camino de Santiago, etcétera. Se han convocado concursos de crédito especializados para este tipo de oferta, que está teniendo respuesta.

Para terminar, debo manifestar que en absoluto hay una dejación de competencias por parte del Estado en relación con la asunción por las comunidades autónomas de sus competencias. Se realizó la transferencia de los servicios correspondientes a las comunidades autónomas ya en 1983, salvo al País Vasco con el que todavía no se ha llegado a un acuerdo a este respecto, pero se va a llevar a cabo en muy pocas semanas, con toda seguridad. Eso no deja de preocupar a la Secretaría de Turismo, por aspectos que no le corresponden como ejecutor de una política como es la oferta, porque la dicotomía oferta-demanda, sus elementos, no son independientes entre sí, como he manifestado anteriormente. La observación de que la oferta crece inusitada y excesivamente la he hecho yo personalmente, la ha hecho el Gobierno en repetidas ocasiones, pero su acción, respecto a la ordenación del turismo en cada ámbito geográfico concreto, no le corresponde. Y esto no es una dejación. Esto es simplemente respeto a la distribución competencial fijada en la Constitución, en los estatutos de autonomía. Estamos en contacto con las comunidades autónomas para la ordenación de la oferta y para el lanzamiento de ofertas específicas como éstas que he dicho. Tenemos acuerdos firmados por ellas y la mayor parte de ellas han prestado su apoyo y estamos en negociaciones con el fin de hacer todo lo que sea posible para ralentizar el crecimiento de oferta. En una economía de mercado libre, esto siempre tiene una enorme dificultad, porque, como he dicho, las decisiones las toman miles y miles de personas y de entidades particulares.

— SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR POR EL GOBIERNO PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA (SEÑOR MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta formulada por el señor Martínez-Campillo, del Grupo Parlamentario del CDS, relativa a medidas a adoptar por el Gobierno para mejorar la infraestructura turística. Para su formulación tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: En relación con las últimas palabras que pronunció el señor Se-

cretario General de Turismo quien hablaba de la aparición de signos externos que afectan a la primera industria del país, mi Grupo hizo unas preguntas para que usted compareciera y aprovecho esta ocasión para agradecerle su estancia en la Comisión y para decir que, además, nos gustaría mucho que usted la visitara frecuentemente en función de la materia cuya responsabilidad le compete, que es turismo. **(El señor Vicepresidente, Gracia Plaza, ocupa la Presidencia.)**

Se ha producido una serie de sucesos como ha sido la reunión de la Federación Internacional de los Tour operadores con la ZONTUR, es decir, la agrupación hotelera de zonas turísticas, que hizo una declaración en Bruselas mostrando su preocupación por las malas previsiones que, a su juicio, se cernían sobre el turismo español; dieron, incluso, una relación de países emisores con retroceso, Gran Bretaña, Alemania, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Suecia. Posteriormente, los tour operadores ingleses emitieron un discutible y discutido informe en el que también hacían su propio análisis sobre la disminución de este turismo. Quiero significar —al señor Secretario General de Turismo que, más que el hecho en sí mismo de la valoración positiva o negativa de estos informes, nos interesa cómo se enfrenta la Administración española desde el punto de vista de la planificación turística que le compete; es decir, no se trata tanto de juzgar si es positivo o negativo lo que dicen, porque en estas materias turísticas juega mucho la imagen, juega mucho probablemente el que sean informes inducidos con el fin de conseguir precios más baratos. Debe haber una cadena de elementos, que no es estrictamente el hecho de advertir a todo el país, a España, que tenga cuidado porque va a disminuir el número de turistas este año.

De ahí que nuestras preguntas se hagan tomando como punto de referencia estos dos indicativos; la reunión de la Federación Internacional de Tour operadores y Zontour y el informe que han emitido los tour operadores ingleses. Queríamos que usted nos hiciera un análisis sobre esas causas que ellos expresan ahí, que nos dijera si responden a la realidad, si están influyendo tan negativamente en la oferta turística española. Precisamente, a título de ejemplo, hablan de causas internas, de ellos mismos, de esa medida drástica del Gobierno inglés que ha dicho que van a cortar el consumo y, por tanto, eso les va a afectar, pero también hablan de causas exógenas a los españoles como son recientes accidentes aéreos en Gran Bretaña, el problema de la capa de ozono, etcétera. Luego hablan de causas españolas, como es nuestra legislación en materia de incendios, que realmente tiene algunas carencias y se encuentra suspendida, de algún modo, desde el año 1982; de la seguridad ciudadana, de la limpieza e higiene en las playas, del ruido en las calles, de la inadecuada infraestructura de aeropuertos, de lo que ellos llaman la promoción de la otra España que consideran que es una promoción equivocada e incluso hacen una crítica sobre el funcionamiento de las oficinas de turismo nacionales en el extranjero. Sabemos que muchos de estos problemas analizados por ellos son problemas que, además de existir, dependen de otras administraciones

distintas a la turística, es decir, dependen de ayuntamientos y de comunidades autónomas sobre todo, lo mismo que cuando se hace una carretera también se necesita una licencia municipal; es indudable que la planificación turística depende de otras decisiones.

En todo caso, y ya concluyendo la pregunta, señor Secretario General de Turismo, más que los informes en sí mismos nos interesa sobre todo su opinión sobre las causas que en ellos se contienen y cuál es la orientación de la planificación turística española no sólo a partir de ahora, desde estos momentos, desde estos informes, sino últimamente, porque me imagino que en turismo, como en cualquier otra industria, la planificación ha de ir adecuándose al momento y a las circunstancias en las que se está viviendo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): El señor Fuejo tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuejo Lago): Es cierto que este año las cosas se han planteado de forma diferente por razones objetivas.

En su intervención yo querría diferenciar dos cosas. Primero, la situación actual, tal como yo la veo a comienzos del mes de abril del año 1989, y segundo, cuál es la acción que vamos a realizar la Secretaría de Turismo respecto a la infraestructura.

En cuanto a lo primero, voy a resumir mi punto de vista aunque he tenido ocasión de plantearse a los propios touroperadores y a los propios empresarios españoles. Hay dos razones por las que este año prevemos que el crecimiento —insisto: el crecimiento, no el decrecimiento— de la afluencia turística a España no va a ser tan intenso como otros años. Lo primero que señalo es que va a seguir habiendo un crecimiento y, por lo tanto, no hay crisis; lo que pasa es que es difícil imaginar que se mantengan ritmos de crecimiento como los producidos en 1988 y 1987. Hay que investigar las razones por las que yo pienso que no va a haber un crecimiento tan intenso como otros años. Hay razones de tipo coyuntural que son preocupantes, pero menos, y otras razones que pueden tener raíces estructurales. Las primeras, a las que ha aludido ya el señor Diputado, pueden ser heterogéneas, como la subida de los tipos de interés para los préstamos hipotecarios en Gran Bretaña —que es cierto, está prácticamente demostrado que ha influido— o como los accidentes aéreos que han sido relativamente recientes también en Gran Bretaña y, por qué no decirlo, el recuerdo de los conflictos de los controladores aéreos el año pasado. Esto puede tener influencia, pero son razones coyunturales que desaparecen. Hay otras razones estructurales que empiezan a apuntar y que no tienen mayor importancia porque pueden tener efecto más largo en el tiempo y entre ellas yo he mencionado antes un desajuste entre la oferta y la demanda y la consiguiente baja de precios.

Observando los resultados del año 1988, el Ministerio de Transportes fijó como objetivo lograr un crecimiento del tres o tres y medio por ciento en la afluencia turística. Pues bien, a final de año, la afluencia turística había

crecido más del siete por ciento. Este error de cálculo se debe en parte —no digo en todo, pero sí en parte— a la degradación de precios de paquetes turísticos en determinados países, fundamentalmente Gran Bretaña, y determinados momentos del mercado, es decir, el tirar precios al final de temporada es algo que está produciendo ese deterioro de la relación precio-afluencia turística que observamos. ¿Cómo puede esto perjudicar estructuralmente a la situación del sector turístico? Pues porque hay hoteles o apartamentos turísticos que se crean basados en unos cálculos determinados que a cierto nivel de precio no son rentables y esto, desde el punto de vista general, puede ignorarse durante unos meses, durante un año, pero a la larga perjudica a todo el sector. Un hotel saneado económicamente y que funciona correctamente puede ver perjudicada su situación merced a la creación de un edificio de apartamentos en la manzana de al lado que le sustituye en el mercado internacional porque haya tirado los precios. Esto puede ser grave y lo hemos puesto de relieve. Estamos observando a las comunidades autónomas, que son las responsables de la ordenación del turismo en su ámbito geográfico y de acuerdo con ellas estamos dirigiendo los créditos turísticos a ofertas alternativas o complementarias, nunca a la creación de nuevos alojamientos. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Entro en la segunda parte de la pregunta. Creo que la infraestructura turística debe entenderse en sentido estricto. Aun teniendo mi opinión particular y pensando que las obras de las carreteras de hoy son beneficiosas para mañana, no debo entrar en temas ajenos a los de mi departamento, por lo tanto me refiero estrictamente a lo que es oferta turística, infraestructura turística.

La Secretaría de Turismo actúa en este campo mediante dos fórmulas: una, la ayuda a las comunidades autónomas en la planificación del sector en su área geográfica mediante estudios de carga turística de las distintas partes del territorio nacional. Estos estudios están prácticamente terminados, se facilitan y actualizan de acuerdo con las comunidades autónomas y es una fórmula por la cual observamos, por ejemplo, que en determinado punto de Lanzarote se ha sobrepasado ya, el año 1987, la carga turística prevista para el año 2000. Llegado ese momento, nuestra opinión es ésa. No tenemos instrumentos, porque carecemos de competencia para ello. No podemos prohibir la creación de oferta turística en ese punto determinado. Son otras autoridades turísticas las que la tienen. Ahora bien, nosotros encendemos la luz roja en ese momento determinado.

El otro instrumento es el crédito turístico, la ayuda a la financiación de la creación de oferta. Ya hace años cortamos la ayuda para la creación de nuevos alojamientos, en general. Siempre cabe, claro, la creación de alojamientos en zonas no desarrolladas turísticamente. Estamos de acuerdo con las comunidades autónomas para dirigir estas ayudas que son del Estado pero también, en alguna medida, de las propias comunidades autónomas o de instrumentos que no dependen de las autoridades turísticas, como son los incentivos regionales, actualmente sobre todo los derivados de las ayudas comunitarias a aquello

que tienen interés desde el punto de vista de la política turística. Debo decir que, en lo que va de año, el crédito oficial gestionado a través de la Secretaría de Turismo ha superado más de 6.000 millones de crédito, dirigido al sector turístico y fundamentalmente desarrollado en el Plan de modernización hotelera, al que se han dedicado más de 800 millones de pesetas; a ofertas alternativas, como el Camino de Santiago, más de 350 millones de pesetas, y al concurso de creación de hoteles en puntos donde se observa que hay escasez de alojamientos o en función de perspectivas de años futuros, como son Sevilla, Barcelona, Granada, etcétera, a donde se ha dirigido el grueso de la demanda de crédito, con un importe de más de 4.500 millones de pesetas. A su vez, la Secretaría de Turismo, para inversiones de menor cuantía, tiene una línea de crédito subvencionado con tres puntos en el tipo de interés.

Estos son los instrumentos que están en nuestra mano y que procuramos utilizarlos de manera coordinada con las comunidades autónomas. Debo decir que esta coordinación se realiza cada año con mayor acuerdo y de forma más satisfactoria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, por cinco minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Quiero dar las gracias al Secretario General de Turismo por su contestación.

Es interesante la distinción que ha hecho entre las causas de tipo coyuntural y las de tipo estructural, pero no es este el trámite adecuado para tratar ese tema. Por tanto, en breve plazo solicitaremos su comparecencia, porque a nuestro Grupo lo que más le interesa no es tanto el número de turistas que puedan llegar, si son 40 ó 41 millones, sino conocer de forma extendida —usted ya ha apuntado algunas líneas generales— cuál es la planificación turística con la que tiene que enfrentarse este país, de acuerdo con las circunstancias que existen a nivel interno y externo, sobre todo de cara a mantener esta primera industria del país que, como decíamos, supone el 11,5 por ciento del producto interior bruto.

No obstante, desearía que me contestara a una precisión que antes se quedó en el aire. ¿Su Secretaría General tiene evaluado de alguna manera cómo está influyendo la apreciación de la peseta, que estos últimos días se ha significado como tal y que, además, es una constante durante los últimos cinco años, en los ingresos turísticos y también, lógicamente, en el número de personas que visitan España?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuejo Lago): En efecto, como toda explotación —en definitiva, el turismo no es más que una prestación de servicios remunerados a no residentes, que es su definición técnica—, está afectada por la paridad de la peseta con

las monedas de los países que nos envían turistas. Durante estos años, sin embargo, esa evolución ha sido mucho más moderada respecto a los principales países emisores. Por ejemplo, en Gran Bretaña la libra se ha mantenido muy fuerte, y el marco, hasta este año, también ha tenido una evolución relativamente rígida, había caído inicialmente pero se ha recuperado en los últimos días.

Esta influencia podría haber sido mayor, y evidentemente lo es respecto al dólar, que ha tenido una caída mucho más acentuada. Pero en la composición de nuestro turismo, frente a los cerca de siete millones de británicos o alemanes, que, alternativamente, un año u otro son los primeros, los turistas norteamericanos todavía ocupan un lugar muy inferior. El año pasado habrán sido alrededor de unos 850.000. En cualquier caso, repito, la importancia de esa paridad es notoria. Durante algunos años la influencia no fue tanta porque la diferencia de precios internos permitía el mantenimiento de un turismo individual, que se ha ido desarrollando poderosamente y al que se ha dirigido fundamentalmente la promoción española, y el turismo de paquete venía muy favorecido por esta evolución a la baja de los precios de los paquetes. Sin embargo, yo creo que cuando hay un factor adicional, que es el del repunto —siquiera sea moderado de la inflación de los países emisores, esta conjunción de factores sí está afectando. Aunque antes no lo he mencionado, creo que éste es uno de los factores que afectan a esta mayor debilidad de la demanda —sobre todo europea— hacia España, y es, sin duda alguna, una dificultad adicional que tenemos en la animación del mercado norteamericano, en el que estamos invirtiendo mucho dinero, cada año más, porque pensamos que contribuimos no sólo a la promoción del turismo, sino a la creación de una, por hoy, casi inexistente o, peor, deformada imagen de España en los Estados Unidos. Esta acción promocional del turismo contribuye a una acción combinada de otros Departamentos, como puede ser Comercio, Exteriores y Cultura, y debemos mantener la intensidad de esta promoción en Estados Unidos, aunque los resultados no se produzcan de forma inmediata.

Por tanto, estoy conforme con la observación hecha por S. S. respecto a la importancia de este tema.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al señor Secretario General de Turismo, a quien agradecemos otra vez su presencia en esta Comisión y la información que nos ha facilitado.

Le despedimos sin suspender la sesión, para ir ganando tiempo, y le pedimos al señor Secretario General de Comunicaciones que se incorpore a la reunión (**Pausa**.)

PREGUNTAS A CONTESTAR POR EL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES:

— SOBRE PROGRAMA PARA RECIBIR LAS EMISIONES CORRESPONDIENTES A LA PROVINCIA DE CACERES, DENTRO DEL PLAN TECNICO PARA

LA TELEVISION PRIVADA (SEÑOR CAMISON ASENSIO, G. CP)

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos el segundo bloque de preguntas, dirigido al señor Secretario General de Comunicaciones, don José Luis Martín Palacín, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión y le damos la bienvenida en esta, me parece, su primera comparecencia ante la misma.

Hay dos preguntas dirigidas al Secretario General de Comunicaciones. La primera de ellas del señor Camisón, del Grupo de Coalición Popular, relativa al Programa para recibir las emisiones correspondientes a la provincia de Cáceres, dentro del plan técnico para la televisión privada.

Tiene la palabra el señor Camisón, por diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En primer lugar, quiero agradecer su presencia al Secretario General de Comunicaciones, señor Martín Palacín.

Entiendo que, al ser la cuestión exclusivamente de tipo cacereño, puede estar en condiciones de contestarla adecuadamente. Bien es verdad que la pregunta estaba dirigida al señor Ministro de Transportes, pero entiendo que el señor Secretario General, en este caso específico, puede estar perfectamente capacitado para dar satisfacción a una gran inquietud que hay en la provincia cacereña.

Nosotros, en el mes de noviembre pasado, formulamos una pregunta al señor Ministro de Transportes por la que nos interesaba conocer, en relación con el plan técnico para televisión privada, para cuándo se había programado que se pudieran recibir las emisiones correspondientes a la provincia de Cáceres. Las circunstancias hicieron que no se pudiera sustanciar esta pregunta en esta Comisión. Bien es verdad que recibimos una respuesta escrita, que analizamos, pero encontramos unas lagunas inquietantes en esa contestación, y eso es lo que nos ha llevado a reiterar esta pregunta, pero ya en base a que se especifiquen las razones de la decisión tomada con la provincia de Cáceres en este asunto.

Se ha dicho en esta Comisión por el propio Ministro que de acuerdo con la programación se esperaba que las emisiones de televisión privada se habrían de recibir en este año, en el mes de octubre, en Madrid y Barcelona; en 31 de marzo del próximo año en Bilbao, Zaragoza, La Coruña, Valencia, Sevilla, Málaga, Mallorca, Vigo, Oviedo y Badajoz; en 30 de septiembre de 1990 se ampliaría hasta Murcia, Córdoba, Valladolid, Las Palmas, Almería, Tenerife, Cádiz y Granada, y que hasta abril de 1992 se pospondrían para las ciudades de más de cien mil habitantes y el resto de capitales de provincia. Nos gustaría que el señor Secretario General nos confirmara estos datos.

Pero había un dato más preocupante, y es que el resto del Estado español, entre ellos los pueblos de España, zonas rurales, y por supuesto los pueblos extremeños, tendrían que ver postpuestas sus aspiraciones para fin del año 1994, con lo cual se intentaba la cobertura de todo el territorio nacional. ¿No cree, señor Secretario, que se vuelve con esta decisión a discriminar otra vez a las regiones pobres? Ya que en el artículo 131 de la Constitu-

ción se habla de armonizar el desarrollo regional, ¿por qué esa diferencia de tiempo tan tremenda entre Madrid y las zonas rurales? ¿No sería posible acortar esa diferencia?

En el artículo 138, también de la Constitución española, se habla del establecimiento de un equilibrio adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español. ¿No cree que con esta decisión de extenderlo tanto en el tiempo, ya que cinco años son muchos años, se está conculcando este precepto de la Constitución?

Se nos dijo en alguna ocasión que una solución eran las antenas parabólicas. Nos gustaría saber si, efectivamente, esa solución puede ser así o no, pero en el caso de que fuera así, en el caso de que su señoría nos lo confirmara, ¿no estima que sería otra discriminación, ya que a estas zonas rurales y pobres se les obligaría a un gasto en antenas parabólicas que no tendrían los españoles privilegiados de las grandes ciudades?

Analizada la contestación que en su día dio el Gobierno sobre este asunto, concretamente decía el siguiente párrafo, que es el que ha creado la preocupación entre el pueblo de la provincia de Cáceres. Decía el Gobierno que en la primera fase del plan técnico nacional de televisión privada está prevista la instalación de un centro emisor en Montánchez, desde el que se dará servicio a las localidades de Cáceres y Badajoz. No obstante, se ha previsto en la tercera fase de dicho plan la instalación de un reemisor próximo a Cáceres para, si es necesario, mejorar la cobertura. Esta frase es la que ha creado la inquietud, dado que la primera fase está Montánchez y añade que en la tercera, por si fuera necesario, se prevé un nuevo reemisor próximo a Cáceres. Aquí radica, realmente, el motivo de nuestra pregunta: Señor Secretario General, ¿por qué ese emisor de la tercera fase para Cáceres? ¿Supone ello que el de Montánchez, en la primera fase, no es solución definitiva para Cáceres? ¿Va a orientarse preferentemente el de Montánchez a emisiones a otras ciudades distintas a la de Cáceres?

Dado que también se ha dicho aquí por el señor Ministro que el centro de Montánchez va a atender a una población de unos cuatrocientos mil telespectadores, ¿podría especificarnos la distribución de estos cuatrocientos mil espectadores por comarcas de toda Extremadura?

También nos gustaría conocer (y refiriéndome a la provincia de Cáceres concretamente) qué porcentaje de población y de territorio tendrá acceso a la televisión privada al final de cada una de las tres fases prevista en el plan técnico nacional de televisión privada.

Y para terminar, señor Presidente, el Decreto por el que se aprueba el plan técnico, cuando en su anexo tercero especifica las características de dicho plan, en la primera fase incluye, como hemos dicho, la estación de Montánchez, y cuando el Ministro compareció ante esta Comisión dijo las siguientes palabras: que era para Extremadura. Realmente, en este asunto me hubiera gustado que el propio señor Barrionuevo, el Ministro, hubiera clarificado esta frase, puesto que fue él quien la dijo, pero ya que no está nos tendremos que conformar, y entonces al señor Secretario le pregunto si puede especificar el alcance de las

palabras del Ministro de Transportes, cuando dijo que en la primera fase estaría Montánchez para Extremadura, que especifique ese alcance a cuántos pueblos de Extremadura alcanza.

En la segunda fase apreciamos que en el plan no aparece ni un solo emplazamiento de Extremadura. ¿Por qué? Sin embargo, en la tercera fase aparecen Fregenal, Zafra, Cáceres, Coria y Plasencia. ¿Se cubren con esto todas las comarcas de Extremadura? ¿Se cubren con esto las necesidades de los extremos, por ejemplo de Valencia de Alcántara, de Las Villuercas, de Ibores, de la Vera, del Valle del Jerte, de Las Hurdes, o de Cilleros, por ejemplo?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General de Comunicaciones para responder a la pregunta de su señoría.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Martín Palacín): Quería aclarar que mi presencia aquí no es en condición de extremeño, como parecía sugerir el señor Diputado al principio, sino en mi condición de Secretario General de Comunicaciones, en representación del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Efectivamente, quizá con el paso del tiempo, es decir, desde hace unos meses para acá, cuando hubo la anterior comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se puedan aclarar y precisar más términos que desde octubre hasta aquí se han podido perfilar.

La afirmación que el señor Ministro hacía en meses anteriores sobre la instalación del emisor de Montánchez es para toda Extremadura, cubriendo una población que en aquellos momentos se cifraba en cuatrocientos mil habitantes. Yo no conozco exactamente en este momento la población total de la región extremeña, pero podemos decir que con el emisor de Montánchez podría llegarse quizá a algo más de cincuenta por ciento del total de la población, dejando en situación de no asistencia en este servicio a las comarcas del norte de Cáceres, dada la ubicación de Montánchez, que está al sur de Cáceres, y las comarcas del sur de Badajoz. De ahí que aparezcan en la tercera fase los reemisores de Coria y Plasencia, en la provincia de Cáceres, para cubrir, desde el de Coria, la zona norte o noroeste, y desde Plasencia la zona nordeste, y que aparezcan Fregenal y Zafra también para cubrir las áreas del sur de Badajoz.

Lo que el señor Ministro respondió anteriormente es completamente cierto, y es lo que figura estrictamente en el anexo del decreto publicado el 16 de noviembre, en el que se establece el plan técnico de la televisión privada. Sobre esto me gustaría añadir algunas fechas.

Si se cumplen los plazos que están establecidos por el plan técnico, las emisiones de televisión privada deberán comenzar, calculamos, a finales de diciembre de 1989 o enero de 1990, supuesto que la adjudicación tienen que realizarse, como muy tarde, a últimos de la primera quincena del mes de julio, y a los seis meses desde la adjudi-

cación, como muy tarde también tienen que comenzar las emisiones en Madrid y Barcelona.

A partir del comienzo de las emisiones, la primera fase estará completada en doce meses, y la instalación de Montánchez estará prevista para la mitad de la primera fase. Calculamos que en torno al mes de julio de 1990 se estará emitiendo desde Montánchez para toda Extremadura, no sólo para Cáceres. Esto es lo que se refiere a emisores es lo que figura en el plan técnico, porque es lo que exige una previsión de encargos de emisores, radioenlaces, etcétera, de fabricación específica.

Existe después, y va a existir en todas las provincias, regiones y zonas en las que se han dividido las instalaciones de red del plan técnico, la posibilidad de realizar ciertos ajustes a partir de estos emisores principales, con la instalación de reemisores, la mayor parte de los cuales son de fabricación en serie y, por tanto, se pueden adquirir sin hacer una planificación de gran envergadura. En ese sentido, siguiendo el esquema que tiene en este momento la red para Televisión Española, se podrán establecer, concretamente en Extremadura, a la vez que el emisor de Montánchez, algunos reemisores para Badajoz y Cáceres, para precisar y mejorar la recepción en estas ciudades, áreas o comarcas del entorno desde dicho emisor de Montánchez.

Por otra parte, aunque en Cáceres capital creemos que se garantizará desde el emisor de Montánchez la recepción, en cualquier caso, en la segunda fase, es decir, en el año 1991, está previsto que en Cáceres, como capital de provincia, entre la televisión privada en funcionamiento, como en todas las capitales de provincia y en todas las ciudades mayores de cien mil habitantes. No obstante, estamos seguros de que para éstas capitales de provincia y ciudades mayores de cien mil habitantes, por el complemento de los reemisores que les decía anteriormente, es muy posible que en todas estas zonas la emisión se pueda estar realizando, según los datos que me pasan los servicios técnicos, dentro del año 1990. Esto es básicamente lo que se puede decir respecto a la pregunta del señor Diputado.

Preguntaba también si con la instalación en la tercera fase de los reemisores de Coria, Plasencia, Fregenal y Zafra se iba a tener cubierta todo el área de la región extremeña. Básicamente sí, como básicamente en estos momentos Televisión Española, con su primer canal, se puede decir que cubre la totalidad del territorio, aunque realmente cubre el territorio en un noventa y tantos por ciento, no llega al cien por cien, porque, como S. S. conoce muy bien, existen zonas de sombra y de dificultad para los emisores y reemisores generales de la red. Sin embargo, hay una modalidad, que es la de posibles convenios con entidades locales, diputaciones provinciales, ayuntamientos, etcétera, que se está practicando por la Primera cadena en algunos casos, en el caso de Televisión Española, y para la Segunda cadena muy especialmente en donde la cobertura es inferior en el territorio a la que tiene la Primera. Ya tenemos, incluso, alguna propuesta de instituciones locales a este respecto y aspiramos a que se puedan hacer unos convenios desde el Ministerio, o con-

cretamente desde el Ente Público Retevisión (actualmente en creación) con esas entidades locales para prestar ese servicio público complementario.

También se refería S. S. al tema de las antenas parabólicas. No es que estemos confiados en que esa va a ser la solución para resolver el problema de la cobertura en los primeros tiempos, pero lo que sí es cierto es que, dada la posición de los canales de satélite que se van a elegir y la posición que va a tener el satélite de comunicaciones español, que esperamos que en breve plazo sea aprobado por el Consejo de Ministros y puesto en marcha, que será posteriormente; dadas esas posiciones, digo, se puede recibir directamente la televisión privada desde las antenas parabólicas. No es que nos fiemos tampoco de que esa sea la solución, pero dado el nivel de difusión que se ha producido en la instalación de antenas parabólicas en todo el territorio, incluso en las regiones, áreas y comarcas que se podrían llamar más desfavorecidas, esperamos que un porcentaje mucho más amplio de la población del que figura en el plan técnico podrá hacer uso del servicio público de televisión en prestación indirecta por la televisión privada.

Respecto al planteamiento que hacía el Diputado sobre la discriminación, el plan no es discriminatorio, porque es un plan que a finales de 1994 aspira a tener el máximo (muy cercano al cien por cien) de cobertura de todo el territorio. El plan en sí, repito, no es discriminatorio, lo que ocurre es que exige unas inversiones, y, por tanto, unas necesidades de financiación; exige que estas inversiones se puedan ir amortizando y recuperando a lo largo del tiempo. Lo que establece no es una discriminación, sino ciertas prioridades, dentro de la modalidad de mayoría y minoría que funciona en cualquier sistema democrático, en el que se ha ido eligiendo dar la cobertura inicialmente a los ámbitos y áreas de más número de población, para que con el mismo coste se cubra la necesidad de un mayor número de ciudadanos.

No es un esquema discriminatorio, insisto, es un esquema en donde se establecen unas prioridades en relación con las necesidades técnicas, las necesidades de fabricación de los elementos que hay que implantar. No estamos perdiendo el tiempo en esto, porque desde hace meses se están fabricando estos elementos y no creemos que sea dejar postergada determinadas zonas, áreas o regiones. De hecho, en la instalación del emisor de Montánchez, así como otros emisores que se establecen en otras áreas que podríamos llamar menos pobladas y que siguiendo la terminología de S. S. se podría decir que son incluso más pobres o más desfavorecidas, lo que se ha intentado es paliar esos temas. Si nos hubiéramos atendido estrictamente a la problemática de las áreas de mayor población, a lo mejor las fechas que le he facilitado a S. S. y al conjunto de la Comisión no serían esas, sino que estaríamos hablando de finales de 1993 o finales de 1994.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, por cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: A la vista de la contes-

tación que nos da el señor Secretario General, me veo en la obligación, en esta ocasión, de recordarle que hay extremeños que no renuncian a serlo aunque estén en un cargo oficial, sin caer en injusticia alguna dadas las carencias de Extremadura con su pobreza y con su falta de población, que por lo visto el señor Secretario desconoce.

Entrando ya en el tema concreto de nuestra intervención, no ha quedado suficientemente claro, ya que era lo que realmente nos interesaba, si el centro de Montánchez, a la hora de su emisión, lo va a hacer de una forma uniforme radialmente o va a tener orientaciones preferentes. Y en su aseveración respecto a que no hay discriminación y que yo, en la intervención anterior ya lo fijaba en un plazo excesivo, y ese plazo excesivo es la causa de que haya diferencias importantes entre unas regiones españolas y otras, el señor Secretario responde en el sentido de que lo que se crea con este programa del Gobierno son unas prioridades y habla no de unas regiones con más beneficio o privilegios que otras, sino de la necesidad, empleando su terminología, de que tienen que existir mayorías y minorías —es la palabra que ha usado— y este respecto quiero recordarle, señor Secretario, que la Constitución española ni en su artículo 131 ni en el 138 habla de mayorías y de minorías a la hora de atender a la población española y sus regiones, de lo que habla es de armonizar el desarrollo regional y del establecimiento de equilibrios adecuados, pero no de mayorías y minorías, vuelvo a repetir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martín Palacín.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Martín Palacín): No voy a establecer aquí una polémica sobre la «extremeñidad». En mi DNI sigue figurando el lugar de mi nacimiento y espero no tener que pedir la próxima vez que vaya por Cáceres permiso para entrar por ser extranjero, ya que sigo siendo extremeño. El no manejar con exactitud un dato de población no creo que me elimine, porque tampoco sabría decir, ni posiblemente ninguno de los presentes, con total precisión el número de habitantes que tiene España y, sin embargo, no nos extrañan por eso.

Pero entrando en la cuestión, quiero contestarle al señor Diputado diciendo que la afirmación que le he hecho anteriormente deja muy claro y tajante, en primer lugar, que el emisor de Montánchez no va a tener orientaciones preferentes —no sé de donde lo saca el señor Diputado—. Estamos actuando con elementos estrictamente técnicos y si se establece Montánchez es por ser una cota de suficiente altura como para dominar con sus ondas el máximo de territorio en la provincia de Cáceres y el máximo de territorio en la provincia de Badajoz. Si hubiéramos encontrado otra cota con la que, por su altura y la longitud de onda a la que se puede llegar, se dominara más territorio, no hubiéramos elegido Montánchez, hubiéramos elegido esa cota equis, desde donde se habría emitido.

Por tanto, no entiendo su queja, ya que parece que dentro de la extremeñidad se atizan subreticiamente ciertas

peleas un poco provincianas, que tendríamos que deterrar, desde luego, entre Cáceres y Badajoz. No va a haber orientación preferente para Badajoz, si es eso lo que pregunta el señor Diputado y por responderle con toda claridad. Va a existir el alcance que tenga desde Montánchez hasta la provincia de Cáceres y hasta la provincia de Badajoz.

Le decía anteriormente al señor Diputado, y a la Comisión también, que si nos hubiéramos atendido estrictamente a las prioridades por número de habitantes, posiblemente el emisor de Montánchez no se habría establecido. Por atender a esos criterios de no dejar a la distintas regiones sin un cierto grado de cobertura, al menos las áreas más pobladas de esas distintas regiones, es por lo que se establece el emisor de Badajoz, y le decía lo mismo anteriormente de otros emisores en otras regiones, provincias y comarcas.

Por otra parte, le decía también que, efectivamente, Cáceres capital va a ver desde este emisor la televisión, lo mismo que Badajoz capital, y las que van a quedar descompensadas inicialmente van a ser las zonas de las comarcas del norte (tampoco renuncio a mi pueblo, pues soy de unas de las comarcas del norte) y las comarcas del sur de Badajoz. Para eso es para lo que se establecen en la tercera fase los emisores de Coria, Plasencia, Fregenal y Zafra.

Le decía que va a quedar cubierto, con el emisor de Montánchez y con algunos pequeños reemisores que en el área de Cáceres y en el área de Badajoz se van a establecer —me refiero a las ciudades— algo más del cincuenta por ciento de la población de toda Extremadura. Y digo algo más del cincuenta por ciento por no irme del lado de la seguridad, pero los servicios técnicos que dicen que será en torno a un 64 ó 65 por ciento del total de la región extremeña. No creo que esto sea una discriminación, cuando estamos hablando de una gestión de bienes que hay que repartir entre el conjunto de la población española y podríamos hacer un recuento de otras regiones, incluso de las consideradas favorecidas, donde también se van a quedar con coberturas parecidas. Tengamos en cuenta que la cobertura, por ejemplo, del Segundo canal de Televisión Española no llega todavía al 90 por ciento del total del territorio, después de bastantes años de implantación. No estamos hablando de que sea un elemento discriminatorio, sino de que es una implantación programada de acuerdo con las posibilidades económicas y también, y sobre todo, con las posibilidades técnicas de fabricación y de instalación.

— **SOBRE CRITERIOS SEGUIDOS EN LA ELABORACION DE LA PROPUESTA DE NUEVAS TARIFAS TELEFONICAS RECIENTEMENTE APROBADAS POR EL GOBIERNO (SEÑOR ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ, G. CP)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Alvarez-Cascos, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, y relativa a los criterios

seguidos en la elaboración de la propuesta de nuevas tarifas telefónicas recientemente aprobadas por el Gobierno.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos por diez minutos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: En anteriores ocasiones, en circunstancias como ésta de sustitución del Ministro por un Subsecretario o un Secretario General, he expresado mi protesta por esa sustitución y por no haber sido ni siquiera consultado previamente, que es exactamente el mismo caso que se produce en este momento y que ya recordaba mi compañero Felipe Camisón. Se da, además, la circunstancia de que éste no es un tema cacereño y si alguna cuestión hay relevante para el Ministerio de Transportes, supongo que la política de tarifas telefónicas estará entre las de la máxima importancia política. Por lo tanto, señor Presidente, creo que tratándose de un tema, repito, de la máxima importancia política, debería ser contestado por el Ministro, que es a quien va dirigida la pregunta.

En consecuencia, considerando que son una devaluación de las funciones de control parlamentario estas sustituciones sistemáticas y habituales, le anuncio, señor Presidente, con todo el respeto personal al señor Secretario General, que retiro esta pregunta porque políticamente no me interesa su respuesta. Además, en este mismo momento anuncio su sustitución por una petición de comparecencia del señor Ministro, cuyo trámite no podrá ser burlado para ser sustituido, y responsabilizo a la Presidencia de la Comisión de que, con el Ministro aquí, esta cuestión podría haber sido resuelta en veinte minutos, y ahora se le obliga, en un futuro inmediato, a venir tres horas a la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, su señoría está en su derecho de expresar su protesta. Pero conoce muy bien, porque se hace en otras Comisiones, que en el trámite de preguntas normalmente los Ministros, desde hace tiempo y siguiendo orientaciones de carácter general, son representados por los Secretarios de Estado, Subsecretarios o Secretarios Generales. Eso, además, el Reglamento lo permite. Si su señoría, en este caso concreto, no ha sido previamente advertido es porque esto ya lo hemos hecho en anteriores trámites, posiblemente con su protesta. Por lo tanto, no puede ser ninguna sorpresa por su Grupo ni rompemos ningún precedente.

Su señoría sabe que en esta Comisión, a pesar de la abundante carga de trabajo que tenemos, se ha mantenido una frecuente presencia de ministros en el trámite de preguntas, cuando ya en otras Comisiones, con carácter general, se hacía a través de Secretarios de Estado, Subsecretarios o Secretarios Generales. Naturalmente, ha llegado un momento en que esa situación había que homogeneizarla y normalizarla con el conjunto de la Cámara, y así lo hemos hecho, por supuesto sin olvidar que, si se reconsidera este criterio de carácter general, nosotros estaríamos dispuestos también a reconsiderarlo.

En consecuencia, S. S. que además ha asistido frecuen-

temente —no sé si asiste en estos momentos— a las Juntas de Portavoces de la Cámara, conoce los criterios que allí se establecen y que en este período de sesiones han sido especialmente acentuados y enfatizados en cuanto a la posibilidad de que los Ministros —como S. S. también sabe—, que acuden con frecuencia a reuniones europeas, puedan ser sustituidos en el trámite de preguntas por los Secretarios de Estado, Subsecretarios y Secretarios Generales, cosa que el Reglamento permite.

¿Mantiene S. S. su retirada de la pregunta? (**Asentimiento.**)

En ese caso, damos por finalizadas las preguntas dirigidas al Secretario General de Comunicaciones, agradeciéndole su presencia en esta Comisión y la información que nos ha facilitado.

Nos han indicado que el señor Subsecretario de Transportes Turismo y Comunicaciones puede retrasarse algunos minutos. En consecuencia, vamos a suspender la sesión hasta la doce y cuarto.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión, agradeciéndoles su colaboración en cuanto a los cambios ligeros de horario que se han producido.

PREGUNTAS A CONTESTAR POR EL SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES:

— SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR PARA EVITAR LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS, FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, G. CP

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de preguntas correspondientes al señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, don Emilio Pérez Touriño, a quien damos la bienvenida a la Comisión y le agradecemos su presencia en ella.

En primer lugar, está la pregunta formulada por don Felipe Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, relativa a las medidas a adoptar para evitar los accidentes ferroviarios.

Tiene la palabra el señor Camisón Asensio.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, en septiembre pasado formalizamos una pregunta con respuesta oral al señor Ministro de Transportes, con la intención de aclarar los propósitos que tenía el señor Ministro para hacer frente a la alta frecuencia de accidentes ferroviarios. Circunstancias ajenas a mi voluntad, por supuesto, hicieron que no fuera sustanciada tal pregunta en esta Comisión, y tampoco fue contestada por escrito, o al menos yo no he recibido contestación. Esto me obligó a reiterarla con fecha 20 de enero, y creo que es importante resaltar tal circunstancia, ya que sitúa el real escenario de la cuestión a finales de un verano, el último, marcado por la frecuencia de accidentes ferroviarios, como vamos a ver. Sencillamente quiero aclarar, señor Presidente, que

estamos debatiendo este asunto con unos meses de demora, y esa es la razón de lo que vamos a exponer.

En fecha 15 de junio de 1988 yo intenté, en el Pleno de esta Cámara, averiguar los motivos del accidente ferroviario de Valladolid del 3 de marzo de 1988, y justamente diez días después nos enterábamos de que el 24 de junio del pasado año volvió a haber en las cercanías otro accidente, justamente era un convoy que venía de Gijón en dirección a Valladolid, el «Costa Verde», que volvió a tener un accidente en Valdestillas, de aquella provincia de Valladolid, y hubo cuatro personas heridas. Estaba muy reciente lo del 3 de marzo, donde, como sabe el señor Subsecretario, perdieron la vida ocho personas y hubo 30 heridos, y también estaba reciente el accidente del paso a nivel de Lérida, con 15 víctimas, de las cuales 10 eran niños.

Vemos que existía en esos meses una proliferación de accidentes, y se daba la circunstancia de que ocurrían en una red como la española, donde la velocidad media no es alta, pasa escasamente del medio centenar de kilómetros por hora, y efectivamente los medios de comunicación se hacían eco de qué ocurriría si los trenes españoles fueran rápidos.

Al poco tiempo, ya en septiembre, nos enteramos de otro accidente importante en el túnel de Sabadell, que motivó incluso la dimisión de altos cargos de la propia compañía (no del presidente, por supuesto, que parece que no está por la labor) y en fecha 16 de noviembre de ese año también, ya el propio presidente de la compañía, en una comparecencia ante esta Comisión, dio explicaciones del accidente del túnel de Sabadell.

Como ve, he hecho un repaso rápido de toda la serie de incidencias referidas a RENFE. Pero es que si nos pasamos a FEVE estamos quizá en peores circunstancias. Efectivamente, el día 3 de agosto, en el apeadero de Pintueles, próximo a Infiesto, en Asturias, hubo un accidente con nada menos que cuatro muertos y 16 heridos, y además se daba la circunstancia de que en aquel mismo lugar, diez meses antes, se había producido otro accidente con cuatro muertos. Luego vino todo el proceso posterior de si había habido exceso o no de velocidad, porque se trataba de una cuesta con bastante pendiente. Lo cierto es que en el trayecto ferroviario FEVE Santander-Oviedo, de los dos vagones que componían el convoy, el primero descarriló y obligó a volcar al segundo, y eso entró en la fuerte racha de accidentes que viene soportando aquella compañía y que le obligó a organizar una campaña de imagen, contratando al conjunto «Gabinete Caligari», con el tema «No pierdas el norte». A la larga se comprobó que aquello no fue operativo, y que se perdió el norte, el tren perdió la vía y además se perdieron cuatro vidas, y que la mejor imagen es, por supuesto, la de que los servicios funcionen.

Al día siguiente, el 4 de agosto, volvimos a enterarnos de que en el País Vasco, entre Arrigorriaga y Basauri, hubo otro descarrilamiento, en este caso afortunadamente incruento. En resumen, FEVE ha protagonizado (por supuesto en Asturias, que es donde más red tiene, y algo en Valencia) en cuatro años, 15 muertos y 120 heridos, en

dos ocasiones con colisiones de unidades, y en cuatro ocasiones con descarrilamientos.

Se da la circunstancia, además, que en aquel caso que hablamos de Asturias se había dado la proliferación de accidentes en un tramo donde se habían invertido 2.000 millones de pesetas y estaba prácticamente toda la obra civil construida.

A los pocos días, el 6 de agosto, los medios de difusión otra vez anuncian que se han producido dos accidentes con un resultado final de un muerto y cuatro heridos, uno en la estación de Málaga, descargando un convoy con automóviles, y otro en Cullera, con un tren de cercanías. Coincidió esto, además, con un importante accidente francés en Lyon, que allí sí provocó la dimisión del máximo responsable de los ferrocarriles franceses.

Lo expuesto creo que es una sobrada muestra de que fue un verano y un otoño trágico para los ferrocarriles españoles. Fueron demasiados accidentes para trenes tan lentos, luego algo falla.

Sin embargo, señor Subsecretario, reconocemos, ya que estamos desarrollando la pregunta con estos meses de demora, que ahora estamos atravesando yo diría que un oasis de paz, en cuanto a accidentes ferroviarios en estos últimos meses.

Como españoles, ante el hecho nos congratulamos, pero nos queda la duda y la siguiente pregunta: este oasis de paz ahora, frente a tal proliferación de accidentes durante el verano y otoño pasado ¿es por eficacia o es por suerte? No sé si tocar madera, pero nos alegraría que aprovecháramos esta oportunidad para que el señor Subsecretario nos diera la alegría de convencernos de que se trata efectivamente de eficiencia del Ministerio de Transportes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario para responder a su señoría.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Efectivamente, como resalta en su exposición el señor Diputado, y coincido en su valoración, el lapso de tiempo transcurrido entre los hechos a los que él se refiere y el momento en el que tenemos la oportunidad de estar hablando de este tema, hoy en concreto, ponen de manifiesto una cuestión, que hay una concentración de accidentes ferroviarios en un determinado período de tiempo al que él se ha referido.

Yo creo que esto ya nos hace pensar, con los datos que luego trataré de aportar, en una primera cuestión: que se trata de la acumulación de una serie de perturbaciones importantes que toman forma de accidente grave en muchos casos, extraordinariamente preocupantes por lo tanto, pero que se dan en un momento dado del tiempo, y que deberíamos preguntarnos si esa coincidencia es simplemente la acumulación de una serie de elementos, los que hayan causado los accidentes, o es algo más, algo distinto.

Yo creo, como él ha puesto de manifiesto perfectamente, se trata efectivamente de una concentración de accidentes en el período de estos meses, tanto en RENFE

como en los Ferrocarriles de Vía Estrecha, en los ferrocarriles españoles, en definitiva. Primer punto. Segundo punto que quisiera resaltar, para su consideración y la de esta Comisión, es que, como todos conocen, las causas que pueden estar —y que, de hecho, han sido planteadas y explicadas con motivo de esos accidentes—, las causas que están detrás de los accidentes ferroviarios, obedecen normalmente a una serie de factores complejos. Es decir, que el tema de la seguridad que quiero ponerle de manifiesto al señor Diputado es un tema que preocupa de forma prioritaria y fundamental al Ministerio de Transportes y a las autoridades competentes, tanto del Ministerio como de las empresas ferroviarias, que preocupa de una manera determinante sobre todas las demás. En cualquier modo de transporte, sea el ferroviario, como el que nos ocupa en esta ocasión, sea en cualquier otro modo, hay algo que garantizar por encima de todo, por encima de la calidad y óptimo servicio, que es la seguridad del viajero. Esto es norte y guía de actuación del Ministerio y de las autoridades de él dependientes, y el problema de seguridad es un problema complejo en el que intervienen factores muy diferentes, desde problemas obviamente humanos de capacidad de reacción y de ejecución de unas determinadas tareas en un momento preciso, que están muchas veces en la base de los accidentes, al fallo mecánico de algún tipo de elementos de la tracción o del material motor o material móvil. Todos estos elementos, combinados, o alguno de ellos en particular, en un momento determinado pueden provocar un accidente.

La síntesis que hoy querría hacerle al señor Diputado, en definitiva, es que claro que existe preocupación. Creo que hay hechos relevantes en materia de inversiones. En su propia exposición él aludía a ello, y planteaba cómo alguno de los accidentes importantes que han ocurrido en ese período de tiempo ha sido precisamente en un tramo de vía renovada, en el que se ha hecho un esfuerzo inversor importante, donde se estaba circulando en aquel momento con un material en condiciones adecuadas, y por donde no es previsible bajo ningún concepto que pueda ocurrir un accidente. Sin embargo, hay elementos que lo han provocado. En la lucha contra esos elementos, que van desde la formación de personal a la vigilancia del estricto cumplimiento de las normas, etcétera, están empeñados continuamente el Ministerio y las empresas.

De todas formas, y finalmente, quisiera exponer una cosa a la consideración de la Comisión: que si bien es cierto, y ello no debe ser motivo, por tanto, de falta de preocupación, sino todo lo contrario, que estos accidentes extraordinariamente importantes se han producido en ese período, la marcha general de la siniestralidad de los accidentes en la Red de Ferrocarriles Españoles es una marcha que siempre es preocupante en la medida en que en seguridad nunca se alcanza el óptimo (el óptimo es cero de accidentes), pero es una marcha positiva que nos acerca al óptimo.

Tomando los índices definidos no por los ferrocarriles españoles ni por el Ministerio de Transportes español, sino tomando el índice de la Unión Internacional de Ferrocarriles, la UIC, definiendo lo que es un accidente,

que ha establecido un índice de frecuencia de número de accidentes UIC por millón de kilómetros por tren recorrido, ese índice, tomando la referencia desde el año 1978 hasta la actualidad, estaba en los años 1978 y 1979 en torno a 1,41 y 1,42 respectivamente, y baja al año 1987 al 1,01. Es decir, el índice de accidentes, tomando el parámetro internacional, tal como está definido y, por tanto, creo que con objetividad en cuanto a la bondad del estimador, marca una tendencia positiva por parte de los accidentes en la Red de Ferrocarriles Españoles desde el año 1978 hasta la fecha.

El valor de estos índices, por tomar un dato comparativo europeo, en el resto de las administraciones de la UIC, oscila entre 0,60, en el mejor de los casos, y 2,80 en el peor de ellos. Por tanto, no quiero poner como elemento de satisfacción ninguna estadística —nunca puede haber satisfacción en este sentido—, pero tenemos los datos de la realidad, que nos marcan en qué contexto nos movemos y cómo estamos evolucionando.

Por tanto, coincido con el señor Diputado en que esto se da en un período determinado, y las conclusiones del Ministerio son que, felizmente, por el trabajo del colectivo de las empresas ferroviarias y, en definitiva, también de la responsabilidad consiguiente de las autoridades competentes, se está mejorando en el plano histórico y en lo concreto, como reconocía el señor Diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón por tiempo de cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solamente quería agradecer al señor Subsecretario la información que acaba de facilitar a esta Comisión.

— **RAZONES DEL CAMBIO DE ESTACION DE ATOCHA A CHAMARTIN DE LOS TRENES QUE CUBREN EL TRAYECTO CACERES-MADRID. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, G. CP**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo parlamentario de Coalición Popular, sobre las razones del cambio de estación de Atocha a Chamartín de los trenes que cubren el trayecto Cáceres-Madrid.

Tiene la palabra el señor Camisón para formular la pregunta.

El señor **CAMISON ASENSIO**: También en este caso, como en los anteriores, en el pasado mes de septiembre formulamos una pregunta, con intención de respuesta oral, al señor Ministro de Transportes, por la que nos interesaba conocer las razones que habían inducido a RENFE a alargar considerablemente el tiempo de viaje en algunos de los trenes que cubren el trayecto Cáceres-Madrid, como consecuencia de haber cambiado el punto de destino de la estación de Atocha a la de Chamartín.

Esta pregunta tampoco fue sustanciada en esta Comi-

sión y, en cambio, recibimos en su día como suplemento una contestación escrita que estudiamos y no nos convenció en absoluto, lo que nos obligó a reiterarla con fecha 20 de enero.

No nos convenció porque solamente había que leer los «Diarios de Sesiones» tanto de esta Comisión como los del Pleno y se veía que estaban cuajados de citas del propio Ministro, de los Directores Generales o incluso del Presidente de RENFE, anunciando y prometiendo reducciones de tiempo en las relaciones ferroviarias y también, dentro de ellas, en la relación de Madrid con Cáceres y viceversa. Estaba todo ello claro en las comparecencias de los Presupuestos y durante el debate del Plan de Transporte Ferroviario.

Por ejemplo, fijándonos en éste, en su página 34, cuando habla del itinerario Cáceres-Madrid, sitúa el tiempo actual en cuatro horas veinticinco minutos y la velocidad comercial la sitúa actualmente en 76 kilómetros/hora. El tiempo programado en el PTF es de tres horas dieciocho minutos y una velocidad comercial de 102 kilómetros/hora, lo que suponía un ahorro de tiempo en dicho Plan de una hora siete minutos, o sea de 25,3 por ciento. Algo semejante ocurre estudiando a fondo el contrato-programa Estado-RENFE para el cuatrienio 1988/1991, ya que el tiempo final que da el contrato-programa para esta relación son tres horas veinticuatro minutos, con un ahorro de una hora, o sea de un 23 por ciento.

También en la resolución número 3 relativa al PTF, aprobada por esta Cámara el 21 de mayo pasado, se aprobó textualmente que se mejoraría de forma inmediata la línea Madrid-Cáceres, por Valencia de Alcántara, en el eje Madrid-Lisboa, de modo que pudieran alcanzarse sobre esta línea velocidades de 160 kilómetros/hora, permitiendo un ahorro sustancial de tiempo respecto a la situación de partida y que, respecto a esa situación, se evaluaba también en una hora. Incluso a finales de septiembre, justamente el día 23, RENFE anunció, a bombo y platillo, por supuesto, un ahorro de diez minutos en esta relación, dado que había entrado ya en el tramo Madrid-Talavera el régimen de los 160 kilómetros/hora.

Todo esto viene a cuento de que se había motivado en la opinión pública, en los usuarios de esta relación un cierto clima de ilusión o de alborozo al ver que, efectivamente, venían tiempos mejores para esta relación ferroviaria. La gente había empezado a creérselo y de pronto sorprendió el mazazo de que se incrementa el tiempo nada menos que en treinta y cinco minutos. Y los usuarios empezaron a tomar contacto con nosotros y nos pidieron alguna acción en este sentido. Se preguntaban los usuarios por qué el desvío, que se hace ahora vía Vicálvaro, no se hacía por el enlace bajo la Castellana, o sea por el llamado «tubo de la risa», evitando dar el enorme rodeo a todo Madrid yendo por Hortaleza, ya que era el camino más largo que se podía encontrar. Para colmo, el nuevo final de viaje se hacía no en Atocha, sino en Chamartín, que es una estación bastante congestionada y, por ejemplo, nos contaban los usuarios que para tomar un taxi a la llegada tenían que hacer cola, cosa que no hacían, por supuesto, en Atocha.

Cuando el Gobierno contestó a estas inquietudes nuestras, reconocía, en efecto, el hecho, puesto que textualmente decía: el tren «Estrella Lusitania», de Lisboa a Madrid pasando por Cáceres, ha trasladado su terminal a la estación de Chamartín, accediendo a través de la circunvalación este, por Vallecas y Hortaleza, lo que significa un incremento de tiempo de treinta y cinco minutos con respecto a la situación anterior de la terminal de Atocha. Este encaminamiento, más largo que el correspondiente al enlace Atocha-Chamartín, se decidió ante la saturación de la capacidad de circulación de dicho enlace.

Así estaban las cosas cuando, en vísperas de la tramitación de esta pregunta, ayer mismo y para documentar mi actuación en este trámite, yo me desplacé a Atocha y, para mi sorpresa, comprobé que el «Lusitania» llegaba ayer a Madrid por la mañana, se coló por el «tubo de la risa» hacia Chamartín, adoptando la solución que veníamos proponiendo nosotros desde hace meses. Ante el hecho, yo sólo debo decir dos cosas: primero, una pregunta sencilla, ¿por qué no antes? ¿por qué esperar a ahora? En todo caso, señor Subsecretario, nobleza obliga, y yo en esta ocasión debo felicitar con toda efusión a RENFE por saber rectificar sabiamente en esta circunstancia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Gracias al señor Diputado por la felicitación, y tengo que lamentar —y me disculpo por adelantado— que, por la formulación de la pregunta, no cuento en este momento con datos para poder explicar a esta Comisión y al señor Diputado en particular las previsiones y grado de realización de las mejoras de la relación con Cáceres.

En todo caso, entiendo que las mejoras están planteadas en un Plan de Transporte Ferroviario, con un período determinado de vigencia, y donde efectivamente es voluntad del Gobierno y del Ministerio que ha aprobado este Plan y, por supuesto, de la empresa que lo tiene que ejecutar en su vertiente empresarial, cumplirlo estrictamente dentro de las posibilidades. Por tanto, no se renuncia ni hay elementos para plantear renuncia a ninguno de esos objetivos. Creo que no se ha dado ningún paso en el sentido contrario a esa renuncia y puedo decir al señor Diputado que esos objetivos trazados en el Plan de Transporte Ferroviario siguen siendo un objetivo de ese Plan, que es algo que habrá que cumplir y que a ello estamos obligados.

En cuanto al tema concreto que es el del cambio de circulaciones, yo querría señalar a esta Comisión y al señor Diputado en particular que, en primer lugar, el cambio le viene obligado a la empresa en la medida en que hubo que cerrar a la circulación la antigua estación de Atocha desde el 26 de septiembre de 1988, para reasignar las terminales de los trenes de largo recorrido entre Príncipe Pío y Chamartín y Atocha en la parte de la nueva estación de cercanías, como conoce esta Comisión, y en una anterior

comparecencia tuvo oportunidad, cuestión que agradezco, de explicar.

La antigua estación de Atocha, por tanto, se ha cerrado al tráfico, con objeto de permitir la realización de las obras que en la llamada «Operación Atocha» es necesario hacer. Puestos en esta circunstancia, que tratamos de acortar al máximo, esperemos —y para ello estamos tomando las medidas y los medios— que esto dure el menor período de tiempo posible dentro de lo que es la «Operación Atocha», extraordinariamente beneficiosa para Madrid y para la relación con Madrid del transporte de este país.

Para los trayectos entre Cáceres y Madrid, de los cinco trenes de viajeros existentes la situación es la siguiente: por una parte, hay tres trenes que efectivamente —entre ellos el que cita el señor Diputado— han cambiado la ubicación de su terminal desde la estación de Atocha a la estación de Chamartín, tres de los cinco, el tren «Estrella Lusitania», el tren Talgo Extremadura-Madrid-Cáceres-Badajoz y el tren rápido Sierra de Gredos-Barcelona-Madrid-Cáceres, todos ellos han pasado a tener la terminal en Chamartín; dos de ellos, sin embargo, accediendo por el enlace Atocha-Chamartín y por tanto, con parada en el apeadero de Atocha. Sólo el citado por el señor Diputado va directamente a la terminal de Chamartín, dando la vuelta que él indicaba y, por tanto, originando ese retraso de treinta y cinco minutos al que luego me referiré.

Los otros dos trenes, el TER Lisboa-Expreso Madrid-Cáceres y el tren automotor correo Madrid-Cáceres siguen teniendo la terminal en la estación de Atocha, en la actual Atocha cercanías. En definitiva, de los cinco trenes, dos de ellos siguen teniendo la terminal en Atocha. En ese sentido hay un esfuerzo por parte de la empresa en buscar el óptimo de combinaciones, y sólo claramente en el caso del «Estrella Lusitania», de los cinco señalados por el señor Diputado, ocurre esta circunstancia de acceder a la estación de Chamartín recorriendo la circunvalación este por Villaverde Bajo, Vallecas y Hortaleza.

Debo señalar también que, en cualquier caso, se trata de un tren —como bien conoce el señor Diputado— que circula por la noche y que, por tanto, no es que no sea importante incrementar treinta y cinco minutos de retraso, claro que lo es, pero en su justo contexto lo es en ese horario de noche; es un tren que pasa por Cáceres a las 3,55 de la madrugada y que actualmente tiene su llegada a Madrid-Chamartín a las 8,55 de la mañana, en vez de llegar media hora antes, como debería ser de no ocurrir esta circunstancia. Es un hecho efectivamente distorsionante, en ese concreto y justo sentido, en media hora de retraso en un tren que circula por la noche, y espero que la empresa pueda continuar en la línea por usted apuntada, y sé que la empresa va a intentar que esta circulación se pueda arreglar en el sentido que el señor Diputado solicita y plantea.

— **SOBRE PROYECTOS DEL GOBIERNO PARA EVITAR LAS SITUACIONES DE COLAPSO DE TRAFICO AEREO, FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, DEL G. CP**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta tercera dirigida al señor Subsecretario por el señor Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre proyectos del Gobierno para evitar las situaciones de colapso del tráfico aéreo.

Tiene la palabra el señor Camisón para su formulación.

El señor **CAMISON ASENSIO**: También en esta ocasión nuestra inquietud por el tema surgió a final de verano y con fecha 5 de septiembre formalizamos la pregunta, con intención de respuesta oral en esta Comisión, al señor Ministro de Transportes. Nos interesábamos entonces por los propósitos que tenía el Gobierno para evitar que se repitiesen situaciones de colapso del tráfico aéreo como las padecidas durante el pasado verano.

Era lógica esta pregunta entonces, porque había sido un verano conflictivo en tal materia. Sin embargo, no se sustanció en esta Comisión la pregunta, y degeneró —creo que el verbo degenerar está bien utilizado en esta ocasión— en una respuesta escrita que tampoco convenció, y dado que el colapso —aunque el verano pasó, ha habido después otras circunstancias de huelgas—, es decir, que el colapso prácticamente ha continuado, concretamente en razón, primero, a la huelga de controladores y luego a la de mantenedores, nosotros reiteramos la pregunta con fecha 20 de enero pasado.

Efectivamente, en fecha 5 de agosto último la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA) especificaba —y, por tanto, al decirlo lo hacía el sector privado— que quizá fuera el momento y habría razón suficiente para proceder judicialmente contra la Administración como responsable subsidiario de las permanentes demoras que se habían venido padeciendo ese verano en varios aeropuertos españoles sobre y sobre todo en el de Son Sanjuán, en Palma de Mallorca. Se daba entonces la cifra impresionante de que nada menos que en esa fecha de 5 de agosto, un 63 por ciento de los movimientos lo había hecho con dos horas de retraso y los responsables de AECA llegaron incluso a decir que con el sistema y con el procedimiento y lo que estaba ocurriendo aquel día se ponía en peligro incluso la viabilidad del sistema; se habían afectado entonces por estas demoras unas 20.000 personas que habían acudido a las islas durante tal fin de semana, y si en el aeropuerto de Son Sanjuán los movimientos en aquella fecha eran de 570, se habían afectado con un 63 por ciento de retraso hasta ocho horas nada menos que 360, o sea, repito, el dicho 63 por ciento. El récord lo consiguió la compañía LBE con un récord de demora de 14 horas 48 minutos.

También los responsables de AECA anunciaron entonces, y lo reiteraron después, que también hubo razón suficiente para haber pedido responsabilidades a Eurocontrol, ya que esta empresa había recibido como honorarios en el espacio del 1 de mayo a 31 de julio la cantidad importante de 1.200 millones, y a final de verano esperaba que se le abonara, por los servicios que luego no se traducían en realidad, hasta 2.400 millones de pesetas.

Se estaba comprobando que, pese a las inversiones, el número de movimientos por hora se estaba reduciendo y

en ese ambiente se anuncia la huelga de controladores para los días 27, 30 y 3 de esos meses del verano, a un coste que nos gustaría que nos clarificara hoy el señor Subsecretario.

También coincidió que se anunció la pérdida de puntualidad de Iberia, ya que según sus datos daba una pérdida del 6 por ciento, motivada por razones de control, de aduana, de seguridad y también por fallos técnicos, que nos gustaría conocer en qué proporción iba cada una de estas razones, las que motivaron tal pérdida de puntualidad.

Cuatro días después, el 8 de agosto, el problema se incrementaba, el cómputo que se hacía de los afectados en Palma llegaba a 200.000 pasajeros y se decía incluso que el hecho de las dos horas de retraso se había hecho normal, y se recordaba que las autoridades españolas se habían empezado a preocupar de este tema en mayo y era demasiado tarde, cuando ya este problema era irremediable; entonces se apuntó que habría que pensar que la solución, antes o después, tendría que venir por una unificación a nivel europeo de los puntos de control.

También entonces se anunció que habría que recurrir; dado que los corredores vía Marsella no respondían exactamente para descongestionar la situación a rutas de alivio, sobre todo por el corredor de Alger vía Italia.

Nosotros ahora nos preguntamos —dado que ha pasado tiempo y no ha habido ocasión de decirlo hasta ahora, pero estamos ya entrando en una próxima temporada en que pudieran presentarse este tipo de problemas— si no sería lógico intentar esa unificación de control a nivel europeo, en vez de estar controlando, aunque sea una reiteración del término, en esos cuarenta centros, si no sería mucho más operativo y práctico el controlar uno sólo centralizado. ¿No sería lógico también intentar revisar más la infraestructura de aeropuertos, la interconexión de ordenadores o recurrir a la solución americana de liberar el tráfico, ya que en aquel Continente, por lo menos en el del Norte, se ha contrastado que cuesta la mitad que en Europa todo este control liberalizado?

Nos encontramos a estas alturas también, por lo menos eso se dijo a final de esa época conflictiva, que las previsiones de 1991 se habían sobrepasado en España hace tres años y, por tanto, algo habría que hacer. Todo el mundo coincidía en ese control centralizado. Nosotros añadimos ahora un aspecto más, si no sería oportuna una coordinación para repartir espacios entre lo militar y lo civil, ya que el propio Director General de Aviación Civil en fecha 24 de diciembre decía, a través de la televisión, que España era considerada como de gran riesgo, ya que incluso en 1988 se había dado un riesgo de tipo A, que es el máximo, como sabe S. S., en un cruce de una aeronave con una escuadrilla de cuatro aviones militares, que no especificó. Nos gustaría conocer más detalles de ese riesgo tipo A.

Esto ocurría, pero la vida sigue y los meses han seguido y hemos visto, por ejemplo, que a principios del otoño el propio Director General de Aviación Civil anunciaba que el próximo año seguirían los problemas de tráfico aéreo. Eso decía entonces en las previsiones que hacía. Pre-

guntamos ahora: ¿Era realista esta previsión que hacía entonces el Director General o era pesimista? Nos gustaría que nos los aclarara el señor Subsecretario.

Hubo entonces también una noticia realmente ilusionante, y fue que los 22 países que forman la Comisión Europea de Aviación Civil habían programado una fuerte inversión para el control de toda esta parte del Continente, nada menos que de 2.750 millones de dólares, o sea, unos 330.000 millones de pesetas. Nos gustaría que nos confirmara el señor Subsecretario si este proyecto tan necesario va por buen camino.

Luego vinieron los meses posteriores con problemas de otra índole. Llegó el problema de los controladores, los problemas del Presidente de Iberia y de la propia compañía con el Sindicato ASETMA, ese cerca de millar de vuelos que ha tenido que ser cancelado, creando problemas por supuestos de cancelación y de colapso. Los problemas continúan, incluso ASETMA ha llegado a denunciar incumplimiento de las normas de seguridad —algo que preocupa al pueblo español— hasta el punto de que la Comisión de Turismo de la Patronal española ha llegado a recomendar sensatez en este asunto.

Incluso usted, señor Subsecretario, ya en noviembre era un poco más optimista que el Director General de Aviación Civil y anunciaba que en 1989 mejoraría la fluidez del tráfico aéreo y razonaba su profecía en que se habían hecho grandes esfuerzos en inversiones, en gestión, en coordinación internacional y en concertación de los propios controladores, por parte del propio Ministerio de Transportes. La pregunta es obvia: A estas alturas ¿sigue manteniendo ese optimismo de entonces?

Para terminar, señor Presidente, nos gustaría que el subsecretario nos clarificara algunas dudas que nos surgen en la contestación escrita que nos facilitó en el mes de febrero. Habla de que en la época crucial del colapso de que estamos hablando, el índice de vuelos con retraso fue de un 10 por ciento en Niza, en Milán de un 65 y en Palma de un 68 por ciento, pregunto si esto se va a mantener o va a mejorar la situación del aeropuerto español de Palma, que fue el más afectado.

Una de las soluciones que se daban en tal contestación es que se iba a intentar mejorar la gestión aeroportuaria y haciendo una más racional distribución de los «slots» a lo largo del día y un reforzamiento de las plantillas en los aeropuertos durante la temporada alta. ¿Se ha hecho esto? Es la pregunta que queremos hacer.

Se habló de la creación, tan reiterada también en esta ocasión, de un centro único en Europa, de una homogeneización de tipo y de sistemas para la contabilización técnica entre los distintos controles de ruta, de una reestructuración del espacio aéreo europeo y de un incremento de la plantilla de controladores, con la incorporación prevista para 1988 y 1989 de 120 profesionales. Nuestra pregunta es si esto se ha llevado a cabo, lo mismo que si se ha ultimado la semiautomización del sistema de control de tráfico aéreo del plan SACTA y la correspondiente renovación de tipos y sistemas. Con esto ya termino.

Se anunció entonces que el nuevo centro de control de Palma de Mallorca estaría operativo en el próximo mes de marzo, o sea, ya. Esta es mi última pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor subsecretario de Transportes.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Yo creo que la congestión en el tráfico aéreo en Europa, desde mi perspectiva como Subsecretario de este Ministerio, aunque quizá haya más temas, es uno de los que pone más de manifiesto la necesidad de la construcción del espacio europeo y la necesidad de avanzar en esa línea de la forma más acelerada posible. Es decir, entiendo que los problemas de congestión de tráfico revelan básicamente el desajuste entre la evolución tecnológica, la evolución de las necesidades de transportes y de los movimientos, por tanto, en este sentido técnico y tecnológico, y el grado de armonización y desarrollo en el plano socio-político, en el plano político-institucional de la construcción europea.

Dicho de otra manera, yo creo que no hay solución, no hay alternativa de fondo que permita una fluidez óptima del tráfico aéreo, mientras no estemos obrando con aquellas palancas, aquellos elementos de decisión que posibiliten realmente superar las trabas elementales y obvias que tienen que existir, para conseguir que haya un sistema integrado y único de ordenación del tráfico aéreo.

En definitiva dicho de una manera relativamente sencilla —ruego que me disculpen la Comisión y el señor Diputado— las autovías aéreas, las autopistas del aire están congestionadas en toda Europa. El grado importante de crecimiento del tráfico aéreo, espectacular en los últimos años, y la ausencia de alternativas hasta el momento presente —España se está incorporando a la cabeza de ella en otros modos de transportes, tales como el ferrocarril de alta velocidad—, pero en definitiva, el sistema aéreo de transporte necesita de un salto cualitativo adelante, que pasa por un grado importante de cesión de soberanía y capacidad de decisión en ese sistema de control, en beneficio, por así decirlo, de una autoridad supranacional.

Este es el empeño y el desafío en el que las diversas administraciones de transporte europeas estamos y que, evidentemente, pone en cuestión problemas como el control del espacio aéreo en tanto que problemas que afectan a la seguridad nacional, a la defensa nacional; problema muy importante, desde el punto de vista de la política económica de un país, en cuanto que afecta a un sector tan vital como el transporte y el turismo. Todos ellos son elementos que condicionan de forma lógica y absolutamente razonable este proceso de llegar a un sistema unificado de control. Por eso decía al comienzo de la contestación a esta pregunta que creo que éste es uno de los elementos que ponen de manifiesto la necesidad de seguir caminando aceleradamente en ese esfuerzo de avance político en la construcción europea. Creo que un tema y otro están absolutamente relacionados. Y ésta no es una respuesta literaria, creo que es ajustada a la realidad y que responde a las preocupaciones que manifiesta el señor Diputado. En ese sentido, la Presidencia española del Consejo de Transportes de la CEE ha tomado iniciativas importantes, y le hemos dado un lugar de máxima prioridad a este tema. De hecho, ha habido una conferencia de

ministros europeos de transporte en Frankfurt, no muy lejana, en la cual efectivamente se han apuntado la soluciones a que el señor Diputado hacía referencia, es decir, soluciones en el camino de crear, preparar los elementos para que pudiera funcionar, para que se pudiera crear un centro de control de la afluencia, es decir, regular los mecanismos de llegada de tráfico, primer elemento y primer paso, los mecanismos «flow control» de control de la afluencia del tráfico aéreo. Para esto se ha encargado a la organización internacional Eurocontrol, que presentará un proyecto, creo recordar que para junio de este año, y que Eurocontrol está cumpliendo sobre los elementos de coste y de viabilidad de ese proyecto.

Con motivo del Consejo informal de Ministro de Transportes en Murcia, el primero que se hace bajo presidencia española, dentro de los tres puntos esenciales del orden del día, uno de ellos ha sido precisamente éste, con el ánimo de que el Consejo del mes de junio se pongan encima de la mesa elementos que permitan avanzar hacia ese objetivo y estimular que por parte de Eurocontrol y por parte de la propia Comunidad Económica Europea se pueda avanzar hacia esos objetivos que, indudablemente, llevan un período de tiempo, unos plazos determinados, que superan la voluntad política del Estado español y del Ministerio de Transportes de España. En ese terreno es donde se está avanzando, en la creación del centro único de control de la afluencia de tráfico.

Como posibilidad a plazo medio conseguible se está avanzando en la reordenación, en la reestructuración del espacio aéreo a la que se refería el señor Diputado, y a corto plazo, inmediatamente, se han tomado medidas de coordinación inmediata entre los diversos centros de control existentes, pues existe un sistema de control por cada Estado miembro de la Comunidad Económica Europea.

Dicho esto, creo que el problema del tráfico aéreo responde efectivamente a esas coordenadas internacionales.

Como señalaba el señor Diputado en la pregunta escrita, hubo retrasos importantes en Palma en el mes de agosto, pero tan importantes como en Palma, desgraciadamente, los hubo en Milán o en Niza, por poner los ejemplos que están en esa respuesta escrita. Es un problema que se transmite y se genera y es muy difícil identificar; desde luego no es España, como país receptor, el cuello de botella, no lo fue el verano pasado para los elementos fundamentales de congestión que se han producido.

Hay otras medidas, aparte del plan internacional, que entiendo que a medio plazo es determinante. De ahí que la Presidencia española, el Ministro de Transportes se haya puesto como objetivo prioritario a la cabeza del movimiento europeo para intentar afrontar la solución de este problema; creo que, junto a esto, hay otras medidas a las que el propio señor Diputado ha ido aludiendo y que están en un elevado grado de cumplimiento.

Creo que fue en noviembre cuando yo hacía una previsión —decía el señor Diputado— relativamente optimista. No sólo la sigo manteniendo, sino que la reafirmo con toda claridad. Se han tomado medidas a nivel interno en tres órdenes o circunstancias. El primero yo creo que es el tema laboral. En control de tráfico aéreo y en conges-

tión de tráfico en general, el tema laboral es una coordinada vital; hay muchas piezas y colectivos donde la ausencia de un clima de concertación en cualquiera de ellos pone en dificultades extraordinarias la operación del sistema; con todos ellos colectivos con una capacidad de incidencia y de monopolio de la función muy relevante; son los controladores, pero son también los técnicos de mantenimiento de la Compañía Iberia o cualquier otro colectivo de la Compañía; son también otros colectivos dependientes del Ministerio, como los técnicos de mantenimiento del propio Ministerio o los ayudantes de tráfico aéreo u otra serie de colectivos expertos.

Desde que el Diputado formula la pregunta hasta este momento ha habido iniciativas extraordinarias relevantes. Yo destacaré una que es muy singular: se ha llegado a un acuerdo por parte del Ministerio de Transportes con el colectivo de controladores, un acuerdo complejo y difícil en su gestación, dadas las dificultades de representación de ese colectivo y de sus reivindicaciones; un acuerdo que garantiza por primera vez en España una cláusula escrita en este sentido: la paz laboral por un período de tres años, para el año 1989, 1990 y 1991. Es decir, si ese acuerdo se cumple —y sé que existe la voluntad, desde luego por parte de la Administración pública y del Ministerio de Transportes en particular, pero también del colectivo de control de cumplirlo— si ese acuerdo se cumple, tendremos un período de paz laboral en el sector para tres años.

El otro conflicto en vigor, al que hacía referencia el señor Diputado, el conflicto de los técnicos de mantenimiento de Iberia, es también, entiendo, una muestra de afrontamiento de un problema de un colectivo difícil, pero que está también en vías de solución. Cuando S. S. hacía referencia a declaraciones de las asociaciones empresariales del sector, de compañías «charter» o de la asociación de hoteleros del sector turístico, etcétera, llamando a la sensatez, la lectura que desde luego creo que se puede hacer de esas llamadas y de esas tomas de posición, así como de las centrales sindicales representativas, son de sensatez y de cordura precisamente hacia la asociación que viene manteniendo este conflicto con la Compañía Iberia. Por tanto, creo que en el terreno laboral hemos logrado un acuerdo con el colectivo más importante, que pacifica el sector por tres años y que abre un panorama —con toda prudencia se debe decir—, relativamente despejado, de no conflictividad en este sector, procedente de este colectivo que, insisto, quizá sea el más relevante, por lo menos en su tradición de conflictividad, desde la década de los años ochenta.

Asimismo se han tomado medidas —y no quisiera cansar a la Comisión— en cuanto a la mejora del control del tráfico aéreo, que en particular afectan en el sentido siguiente. En Palma de Mallorca se ha inaugurado ya el nuevo centro de control de tráfico; está operativo ya en estos momentos y se ha clausurado el viejo centro de control, es decir, se ha pasado del antiguo al nuevo centro, poniendo en marcha el plan de renovación, el plan SACTA en el centro de control de Palma. Esto nos debe dar un grado de maniobra y de operatividad para el centro

de control de Palma, y por tanto para el tráfico en ese aeropuerto, muy superior a la que teníamos en el verano pasado, junto con el acuerdo que garantiza un grado de productividad, por expresarlo en términos de rendimiento, por parte del colectivo de control; es todo lo que estaba en la base de la declaración del Ministerio, de una previsión de no congestión de tráfico aéreo importante para el próximo período que se nos avecina.

Junto a eso, estamos en el incremento de la plantilla de controladores en los términos anunciados, que eran, creo recordar, literalmente la incorporación entre 1988 y 1989, de la oferta pública de empleo de este año, de 120 profesionales más; está aprobada la oferta y se están dando los trámites para que tengamos esta plantilla en el año 1989. Asimismo, está previsto un crecimiento muy importante de la plantilla para los años 1991 y 1992. No tengo los datos en este momento, pero creo que no me confundo demasiado si digo que en torno a los 250 controladores más se incorporarán a lo largo de los años 1990 y 1991 al colectivo de control.

Por último, hay un plan de inversiones aeroportuarias que se está ejecutando y que también afecta a las infraestructuras de los aeropuertos, a las terminales, a las pistas, a la capacidad de la infraestructura y está en un grado de ejecución extraordinariamente elevado y que también resuelve el problema, por así decirlo, del suelo, de la capacidad de las terminales.

En síntesis y respecto a los temas básicos que preocupaban al señor Diputado, creo que se puede decir que, dentro de lo complicada que resulta la situación del transporte aéreo, en cuanto que es un problema de índole internacional y europeo, avanzamos en el terreno internacional, con las dificultades que todo este tipo de avances entraña, que sé que S. S. valoran y conocen. Asimismo, desde el punto de vista de las medidas que en el plano nacional podemos tomar en cuanto a plantillas, en cuanto a puesta en marcha de los nuevos centros del Plan SACTA y en cuanto a concertación con los colectivos afectados, estamos dando pasos sustanciales que permiten establecer la hipótesis realista de un menor grado de congestión y de un nivel bueno de funcionamiento del tráfico aéreo para la temporada en la que estamos entrando.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nos alegra constatar que el señor Subsecretario mantiene el optimismo que explicitó en el mes de noviembre, por los nuevos hechos sucedidos, como puede ser el acuerdo de paz laboral para tres años o el hecho de que nos asegure que el problema de ASETMA está en vías de solución. Seríamos los primeros en celebrar que su optimismo se confirme, pero vamos a estar atentos a ver si se cumple o no.

— **SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS, FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, G. CP**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, también formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre el transporte de mercancías peligrosas.

Para su formulación tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: También en este caso formulamos una pregunta, con respuesta oral, en el mes de septiembre pasado, en la que intentamos que el señor Ministro de Transportes nos clarificase si se estaba prestando la debida atención al transporte de mercancías peligrosas.

Tampoco se sustanció en esta Comisión, por supuesto por circunstancias ajenas a nuestra voluntad, ni se contestó por escrito, o yo al menos no la he recibido.

Este hecho es el que me ha obligado a reiterarla con fecha 20 de enero.

Entrando ya en el tema, debo recordar que las resoluciones aprobadas en el Pleno de esta Cámara, relativas al PTF, con fecha 28 de abril de 1988, instaban al Gobierno a prestar una especial atención al transporte de mercancías peligrosas. Con este motivo, surge nuestra primera interrogante: ¿Está el Gobierno cumplimentando tal resolución sobre el PTF? ¿Qué ha hecho a raíz de tal aprobación? ¿Puede explicitarnos detalles consecuentes con ese acuerdo del Pleno de la Cámara?

Se ha dicho, y se ha confirmado en los diversos medios de comunicación, que la serie de incidentes o accidentes relacionados con mercancías peligrosas son constantes a lo largo de la geografía española. Por ejemplo, reciente está el caso famoso ocurrido cerca de la estación de Aluche, cuando una cisterna empezó a soltar oxígeno líquido a través de una soldadura y con gran expectación de la gente que caminaba en la dirección del «Metro» de Aluche, ya que el hecho ocurrió a las nueve menos cuarto de la mañana. Esto obligó a que tuviera que intervenir la Guardia Civil y trasladar la cisterna a un muelle de una empresa química privada, donde se procedió a eliminar el peligro que corría aquella zona urbana de la capital de España.

Casos semejantes podríamos recordar en Almería, Tomelloso, Oropesa, Somosierra y Zaragoza. Un largo etcétera de accidentes e incidentes que las fuentes del sector sitúan en ese año de cerca de dos mil, aunque registrados en la Dirección General de Tráfico solamente hay 237, de los que 125 fueron calificados de accidentes.

Por supuesto, ante este tipo de temas existen versiones distintas, en las que opinan conductores, empresarios y la propia Administración. La versión de los conductores suele ser radicalmente distinta, ya que no en vano están cerca del sitio en que se produce o pudieran producirse los problemas. Todo ha cambiado a raíz del célebre accidente de Los Alfaques, en el que perdieron la vida, como es sabido, nada menos que 215 personas.

De todas formas, el colectivo implicado es amplio. En alguna ocasión se nos ha dicho que son ocho mil los camiones que intervienen en este tipo de operaciones en nuestro país, la mitad de ellos de CAMPSA; nada menos que unos 12.000 conductores que, al fin y al cabo, aunque

trabajan con material considerado de alto nivel de seguridad, están haciendo un transporte importante de mil toneladas-mes, según se ha dicho, haciendo esa gran Y que forman Santander-Bilbao-Madrid camino de Huelva o de los puertos del Mediterráneo o Tomelloso, con una salida hacia el puerto de Lisboa, a través de Extremadura. En este recorrido se están transportando líquidos combustibles, explosivos tóxicos, gases licuados, productos radiactivos y un gran etcétera de productos que todos están más o menos res regulados a través de las normas de internacionales o nacionales ADR o TPE.

A raíz de la fecha de nuestra pregunta esto no ha cesado, sino que ha continuado. Ahí está, por ejemplo, el caso muy conocido de lo ocurrido en el kilómetro 88 de la carretera Nacional-II, en la provincia de Guadalajara, con un accidente grave sucedido con un producto realmente peligroso, ya que transportaba cloruro de metileno.

Escapes de productos tóxicos se produjeron también el 24 de noviembre con un camión cisterna en la localidad madrileña de Villarejo de Salvanés. A final de año se registró otro, y otro muy recientemente ha tenido lugar.

Ante esta situación y dado que se trata de un transporte regulado internacionalmente a través del Acuerdo europeo sobre transporte de mercancías peligrosas, por las normas ADR, de las que España es firmante, cuyo reglamento está en permanente perfeccionamiento dentro de las reuniones periódicas que se celebran en Ginebra por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa así como por las normas TPF españolas, de características análogas, preguntamos: ¿Serán suficientemente exigentes, dado que los problemas se siguen manteniendo?

Suponemos que el problema no sea tanto de regulación suficiente, ya que lo puede estar suficientemente. Quizá el problema —y es la pregunta fundamental que queremos hacer al señor Subsecretario— puede que venga del control de ese cumplimiento de normas nacionales o internacionales. ¿Ese control de cumplimiento se cumple o no, señor Subsecretario?

También —termino ya, señor Presidente— es sabido que en nuestro país funciona la Comisión Interministerial para el transporte de mercancías peligrosas, que debe coordinar continuamente la legislación existente sobre la materia. ¿Funciona regularmente esta Comisión?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Una vez más, en los temas de seguridad derivados de las accidentabilidad en el transporte de mercancías peligrosas, la coincidencia con la preocupación de S. S. es obvia y creo que no tiene sentido —tampoco creo que sea su espíritu ni me lo demanda— entrar en contraste, en guerra de cifras, que no tendría ninguna lógica.

Hay un grado importante de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, en la medida en que las necesidades industriales de nuestro país y en el conjunto de

la Comunidad Económica Europea hacen demandar y crecer las necesidades del transporte de mercancías peligrosas, por el crecimiento económico registrado.

Partiendo, por lo tanto, del contexto de que tenemos ese problema en todos los países europeos, ¿qué es lo que ocurre? ¿Cuál es la visión que tenemos desde el Ministerio de Transportes en relación con el tema? Yo creo que lo esencial se plantea en cuatro órdenes de actuación. Diría brevemente que hay un plano —lo destacaba S. S.— que es el del desarrollo normativo, es decir, dotarlo de aquel marco de normas que impongan condiciones de funcionamiento a los operadores tanto a las industrias cargadoras como a las transportistas, que garanticen el cumplimiento de determinadas normas, desde el plano legal. Esas actuaciones, efectivamente, se vienen desarrollando para todos los modos de transportes y, como señalaba bien S. S., vienen muy marcadas por el contexto internacional, básicamente, es normativa internacional a la cual España, como país miembro de esa comunidad, se incorpora publicando, traduciendo y asimilando normativamente esos acuerdos internacionales.

En este sentido, yo quisiera —creo desde mi punto de vista que es lo relevante— poder decirle a esta Comisión y a S. S. que España ha colaborado y está cumpliendo en el plano normativo de una forma puntual e importante. De hecho, ahí están el acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, publicado en el BOE el 16 de mayo de 1988; las modificaciones al Reglamento de Transportes de Mercancías peligrosas —en este caso por ferrocarril—, publicado en diciembre de 1988, o el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, publicado en el BOE el 27 de octubre de 1988. Asimismo, en el tema aéreo hemos modificado el Convenio internacional vigente en esta materia de aviación civil, a través de la incorporación del Anexo 18 de la Normativa OACI, publicado por orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en agosto de 1986.

Por concretar, yo creo que lo que podemos decir es que España está incorporándose y cumpliendo taxativamente, de una forma importante, lo que es la normativa vigente sobre la materia.

A nivel nacional, y de forma reciente, como fruto —y con esto me sitúo ya en la contestación a la segunda de sus preguntas— del funcionamiento de esa comisión interministerial, he de decirle que es un poco el motor de la dotación de normativa y de que la estemos incorporando a nuestra legislación, por otra parte, muy compleja y muy densa. Se ha publicado el Reglamento nacional de transporte de mercancías peligrosas por carretera, se ha elaborado y aprobado por decreto. Y también el Reglamento nacional de transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril, el TPF, y las condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Yo creo que tenemos un panel normativo más que suficiente, tanto desde el punto de vista de la normativa internacional como nacional, y el problema, como situaba bien S. S., yo creo que no está en la normativa, donde la

comisión interministerial tiene efectuado un trabajo regular y sistemático, que es el que le corresponde orgánicamente a la Presidencia de la misma. Le puedo decir que sigo ese tema, y aunque no en el día, sí puedo asegurar a S. S. que esa Comisión funciona, que es el motor que tiene la obligación, la responsabilidad de elaboración de todo ese tipo de normativas a través de las comisiones y subcomisiones que la componen, de todos los grupos de trabajo que se incorporan a los demás departamentos ministeriales y a las comunidades autónomas. Tiene los problemas lógicos de cualquier comisión, pero, por ejemplo cuando el vicepresidente de la misma se ha jubilado, ya hemos incorporado al otro Vicepresidente, que es quien lleva el peso y está ya funcionando adecuadamente de nuevo. Ha habido un período de transición, pero la comisión, repito, ya está funcionando adecuadamente.

Yo creo que el problema está en el tema de la inspección y de la auditoría, por así decirlo, en el grado de cumplimiento de esas normas. Yo creo que ése es el problema sustancial. ¿Cómo tenemos ese problema? En nuestro país, la Dirección General de Transportes Terrestres ejerce la inspección del transporte por carretera, que es quizá el modo de transporte más importante también, aunque el ferrocarril lo es mucho y hay una función de vigilancia directa por parte de la Agrupación Civil de Tráfico. En los controles que se efectúan a los vehículos por esta Agrupación Civil de Tráfico, se exigen los siguientes requisitos: permiso especial para conducir mercancías peligrosas; la carta de porte, en la que se identifica la mercancía que se lleva; el certificado del vehículo, necesariamente expedido por el Ministerio de Industria, por el que se autoriza a transportar esa mercancía peligrosa, y que el vehículo reúna las circunstancias adecuadas, además de las correspondientes señalizaciones por medio de paneles etiquetas, etcétera.

Paralelamente, existen los manuales de instrucciones escritas, tanto a nivel preventivo como en caso de accidente. Toda esta labor se lleva a través de la Dirección General, en colaboración con el Ministerio del Interior, Agrupación Civil de Tráfico, y creemos que hay un elevado grado de buen cumplimiento y de alcanzar objetivos adecuados en ese terreno. Al mismo tiempo, la Dirección General se reserva, a través de los propios inspectores de transporte, la inspección de las industrias cargadoras.

Este es el mecanismo operativo de inspección en el caso más singular y relevante del transporte por carretera, como está instrumentado en este país, y luego yo creo que se acompaña de otras dos cosas más en todos los terrenos de acción. Por una parte, lo que son las medidas de prevención, de formación de personal, que, junto con las de inspección son las medidas básicas de la etapa preventiva de formación en este aspecto, y hay un esfuerzo tanto por parte de la Dirección General de Transportes como por parte de RENFE, que imparte y ha impartido un curso de seguridad en el transporte, 14 cursos de 1988, 16 jornadas en el mismo año, cursos de extinción de incendios, 19 cursos en el mismo período y 37 jornadas en 1988; cursos también a nivel aéreo por parte de la Dirección General de Aviación Civil, en colaboración del IBERIA y

AVIACO. El Ministerio ha desarrollado un plan de formación de inspectores y de instructores en cuanto a la normativa de admisión y manipulación del transporte de mercancías peligrosas.

El cuarto campo de operación básicamente hace referencia a la necesidad de coordinar los esfuerzos de las diversas entidades administrativas que funcionan. El eje de esto yo creo que es, por una parte, la comisión interministerial a la que hacía referencia el señor Diputado, y que viene funcionando con un nivel adecuado de eficacia, cumpliendo con su función, garantizando el estudio de cuáles con los problemas en el transportes de mercancías peligrosas y la propuesta de las normas que se deben ir tomando en coordinación con los organismos internacionales. Y, de otra parte, la coordinación básica entre las grandes empresas y el Ministerio de Transportes y el Ministerio del Interior.

Puedo anunciar que está en un período avanzado de elaboración una orden del Ministerio del Interior que faculta a la Dirección General de Protección Civil para el caso no solamente preventivo, que está articulado, como decía al señor Diputado, sino también para el caso de que se produzca el accidente; que faculta —decía— a la Dirección General de Protección Civil para organizar la protección y la defensa tanto de las vidas humanas como de los bienes, coordinando todos los recursos humanos y el utillaje necesario para ello. Se prevé la ejecución de planes provinciales en este sentido por parte de Protección Civil, y a ello habría que añadir, además, las fichas de intervención inmediata que están publicadas conjuntamente por los Ministerios de Transporte e Interior.

Yo creo que éste es el panel resumen que le podría hacer de la situación.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Intervengo solamente para agradecer no ya sólo la presencia hoy aquí del señor Subsecretario, sino, además, la información que nos ha facilitado.

— **SOBRE MEDIDAS A TOMAR POR EL GOBIERNO PARA REGULAR LA CAPACITACION ECONOMICA EN EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE CAMIONERO (SEÑOR MATAIX HIDALGO, G. CDS)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la última pregunta dirigida al señor Subsecretario, formulada por el señor Mataix Hidalgo, del Grupo Parlamentario del CDS, sobre medidas a tomar por el Gobierno para regular la capacitación económica en el ejercicio de la actividad de camionero.

Tiene la palabra el señor Mataix.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Antes que nada quiero agradecer la presencia del señor Subsecretario y a continuación paso a formular la pregunta.

El artículo 56 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre preceptúa que las personas a la que les sean otorgado los títulos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de los mismos, regulados en esta Ley, deberán constituir, en la forma y cuantía que reglamentariamente se determinen, salvo para los tipos de transporte o actividades reglamentariamente exceptuados en razón a sus especiales características, una fianza que estará afecta a la garantía del cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas dimanantes de los referidos títulos habilitantes. La constitución de la referida fianza deberá, en todo caso, acreditarse previamente a la entrega de los nuevos títulos que sean otorgados.

En la actualidad, sólo está reglamentada la fianza correspondiente a las agencias de transporte, según se trate de agencias de carga fraccionada o carga completa, si bien en la práctica lo que se hace es un aval bancario y la agencia paga solamente intereses.

En el tema de transporte de mercancías, actualmente no existe fianza para el transporte privado de mercancías, es decir, el que se considera como una actividad más de la compañía. En el tema de servicio público, las tarjetas se conceden por sorteo, y para entrar en él se solicita a los interesados un depósito de 100.000 pesetas, que en el supuesto de no obtener tarjetas es devuelto al solicitante. Este «impasse» un poco clarificador viene funcionando así desde los dos últimos años.

Por lo que respecta a la legislación europea, existen dos directivas: la 74/561 de la CEE y la 74/562, que se refieren respectivamente a mercancías y viajeros. Uno de los requisitos indica que la capacidad financiera apropiada consistirá en disponer de los recursos financieros necesarios para garantizar la puesta en marcha y la buena gestión de la empresa. Hasta una coordinación ulterior, cada Estado miembro determinará qué requisitos y qué género de pruebas podrán ser exigidos con este fin. La propuesta de Directiva, en marzo de 1988, hablaba de un 10 por ciento del valor actualizado de los vehículos utilizados por la empresa, aunque parecía un tanto difuso, ya que no se preveía nada en cuanto al sistema de financiación por «leasing».

En resumen, hay tres preguntas fundamentales. En primer lugar, ¿cuándo será promulgado el repetido reglamento de la Ley de ordenación del transporte terrestre? En segundo lugar, ¿qué se tiene previsto en el tema de finanzas? Y, en tercer lugar, ¿qué se opina sobre la Directiva del 10 por ciento y qué se prevé para el caso de financiación por «leasing»?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Agradezco la pregunta de S. S., porque es una ocasión para poner de manifiesto ante esta Comisión el estado actual de la situación, ya que creo que hay alguna novedad relevante en re-

lación con la preocupación de S. S., sobre la que tengo mucho gusto en poder informarle.

Efectivamente, la vigente Ley de ordenación de los transportes define la capacidad económica del transportista, es decir, tenemos un marco legal que define, de una forma muy genérica, lo que debe entenderse por capacidad económica, al establecer que debe disponer de los recursos financieros y de los medios necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la empresa. Es una regulación propia de un marco de ley y tiene que ser el reglamento de desarrollo de la Ley de ordenación de los transportes terrestres el que concrete y rellene las lagunas que, con toda razón, señalaba su señoría. La elaboración de dicho reglamento está terminada a nivel de anteproyecto en el Ministerio, y en este momento está siendo analizado por las comunidades autónomas y el propio sector, siguiendo el proceso normal de un reglamento de estas características. A continuación, ese reglamento tiene que ir a dictamen del Consejo de Estado, por ser un desarrollo de ley.

El establecimiento de previsiones de plazos siempre es difícil y, en la medida en que no depende ya de mi Ministerio, no puedo darle una fecha exacta. Creo que una previsión razonable, que podría establecer con estos datos SS. SS. igual que yo, sería que en este año podremos disponer de dicho reglamento, puesto que lo único que falta por cerrar es el proceso de elaboración final del anteproyecto (en relación con el sector y las comunidades autónomas) y el dictamen del Consejo de Estado. Por lo tanto, creo que estamos en vísperas de poder contar con el reglamento el citado rellena las lagunas a las que ha hecho referencia su señoría.

Por parte de la Comunidad Económica Europea —y esto es lo determinante sobre lo que quería informar a S. S.—, precisamente en el Consejo de marzo, bajo presidencia española, se ha aprobado ya la normativa concreta en lo que se refiere a este tema, y ha quedado del siguiente modo. La CEE, en su directiva correspondiente, determina como capacidad económica —lo digo resumi-

damente— la disposición de un mínimo de 150 ecus por tonelada de peso máximo autorizado del vehículo, o, alternativamente, 2.500 ecus por vehículo. ¿Qué quiero decir esto de una forma más inteligible? En definitiva, que, a nivel comunitario, se ha optado en el Consejo del Ministro de la CEE por definir como capacidad económica el poder disponer de 375.000 pesetas, que es el equivalente de los 2.500 ecus por vehículo.

Desde el punto de vista del sector del transporte español —y tenemos datos fidedignos de cuál es la situación y la opinión al respecto—, es una cantidad totalmente adecuada que no nos planteará problemas porque, en definitiva, la posibilidad de disponer de una capacidad financiera de 370.000 pesetas por vehículo no ofrece problemas. Por supuesto, es mayor el valor en chatarra de un vehículo y, aun en el supuesto de una fórmula de «leasing», la fianza que tendría que depositar para el ejercicio de la actividad indudablemente es siempre superior a las 375.000 pesetas a las que hoy equivalen los 2.500 ecus. En cualquier caso, el requisito de capacidad económica que se ha aprobado en el marco comunitario es algo más que asumible —diría yo— por parte de los transportistas españoles. Con ese dato de la Comunidad Económica Europea es con el que ya estamos trabajando en nuestro proyecto de reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mataix, por cinco minutos.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Unicamente quiero agradecer la información recibida y quedo a la espera de la pronta publicación del reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizamos este turno de preguntas agradeciendo al señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones su presencia en la Comisión y la información que nos ha facilitado.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta 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