



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 17

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 2 (extraordinaria)

celebrada el miércoles, 24 de enero de 1990

Oden del día:

- Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barrionuevo Peña) para informar sobre la política que desarrollará, en su respectiva área, el nuevo Gobierno (número de expediente 214/000004).
-

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, va a comenzar la primera sesión de la Comisión de Industria, sesión extraordinaria, como SS. SS. saben, convocada con arreglo al artículo 42.2 del Reglamento, por tanto,

por el Presidente de la Cámara y no por el de la Comisión, y con el orden del día aprobado por la Diputación Permanente, que es informar sobre la política que desarrollará el nuevo Gobierno en su respectiva área, en este caso, en el área de transportes.

El desarrollo del debate se va a ajustar a lo señalado en el artículo 203 del Reglamento. Por tanto, como es ha-

bitual, habrá una primera intervención del Ministro informando sobre la política de su Departamento, a continuación una intervención por parte de cada uno de los grupos por un máximo de 10 minutos, después la réplica del Ministro y, excepcionalmente, cabe la posibilidad de que los grupos puedan solicitar aclaraciones o hacer una breve intervención de nuevo. El Ministro también responderá a estas aclaraciones.

Con arreglo a esta ordenación habitual, doy la palabra al señor Ministro para que informe sobre la política de su Departamento.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): De acuerdo con lo manifestado por la Presidencia de la Comisión, voy a informarles de las líneas generales de actuación del Departamento en la presente legislatura, señalando algo que parece obvio y elemental, y es que dándose la continuidad en la acción del Gobierno, continuidad incluso en lo personal, eso se refleja en los programas de actuación. Por ello, algunas referencias creo que pueden omitirse perfectamente. Hemos distribuido alguna documentación básica de planes de actuación del Departamento en los distintos sectores que son de su responsabilidad. Eso nos excusa de entrar en mayores detalles o en una pormenorización que sería, a mi modo de ver, ociosa. Por ello quiero señalarles que nuestro propósito es que las líneas generales de actuación del Departamento en la presente legislatura se incluyan dentro de los siguientes cuatro grandes apartados.

En primer lugar, otorgar una mayor autonomía a las distintas áreas de gestión, lo que lleva aparejado producir cambios en los marcos jurídicos, organizativos y estructurales, de los diversos entes dependientes del Departamento y que tienen responsabilidad en la gestión de servicios públicos.

En segundo lugar, por lo que se refiere al aspecto normativo, presentar proyectos de ley relativos a ordenación de la Marina Mercante, a normas reguladoras de las televisiones locales o de baja potencia, de la televisión por cable y de la televisión de difusión directa por satélite. También —y me adelanto al apartado tercero— conceder una mayor apertura en el establecimiento de las concesiones de líneas aéreas en el tráfico doméstico.

El tercer gran apartado es el de continuar avanzando en línea paralela con la regulación normativa que se viene produciendo en el ámbito de la Comunidad Europea en todo lo que se refiere a competencias del Departamento. Son notorias las modificaciones que se van produciendo en nuestra legislación interna en el ámbito de las telecomunicaciones, pero también en otras áreas de responsabilidad del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

En cuarto lugar, algo obvio y elemental, centrarse, asimismo, en lograr una mayor eficacia en la calidad de la prestación de los distintos servicios públicos encomendados al área de actuación del Departamento.

Estas serían, diríamos, las cuatro grandes rúbricas genéricas, dentro de las cuales paso a hacerles una enume-

ración de los distintos sectores de nuestra responsabilidad, pero siempre con esa promesa de un cierto esquematismo para dar mayor brevedad a la exposición.

En primer término, dentro del área de transportes, les comentaré lo que se refiere al transporte terrestre. Aquí hay que señalar que en la anterior legislatura, mediante la aprobación de la LOT, Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, se estableció el marco legislativo básico que constituye el cuerpo legal necesario para los distintos subsectores del transporte. Se continuará trabajando en el desarrollo reglamentario de esta Ley y, en especial en los próximos meses, existe la previsión de aprobar finalmente el reglamento general de esta ley, que ha tenido una elaboración muy trabajosa en cuanto que se ha partido del principio de realizarlo de una manera consensuada con las comunidades autónomas, que tienen competencias muy importantes en la ordenación del transporte terrestre, como saben, y también con las asociaciones empresariales y profesionales del sector. Este reglamento general es una pieza fundamental dentro de ese programa de desarrollo que se ha producido en algunos aspectos parciales del campo de aplicación de esta Ley.

En esa línea también, dentro del marco de la LOT se intentará dar un nuevo estatuto a las dos empresas ferroviarias estatales, a FEVE y a RENFE, buscando una estructuración más adaptada a las necesidades actuales, a fin de continuar el camino de modernización que han venido siguiendo estas empresas.

Un capítulo importante que afecta al conjunto del transporte es el ámbito de la planificación. Simplemente lo enumeraré, puesto que SS. SS. creo que lo conocen, y en cualquier caso me parece innecesario en este acto entrar en mayores detalles: la existencia de un plan de carreteras, de un plan de flotas, de un plan de aeropuertos, de un plan de transporte ferroviario. Lo que sí parece interesante señalar en este momento es que estos instrumentos de programación para los distintos sectores no lo fueron cuando se establecieron. Desde luego, en este momento no son instrumentos normativos de carácter rígido o inflexible, sino que, por el contrario, son instrumentos de ordenación de estos sectores, que permiten incorporar nuevos elementos, de acuerdo con nuestras posibilidades económicas, pero también con las necesidades que se van planteando de una forma nueva durante el período de vigencia de estos planes.

En este sentido, anuncio que será necesario revisar el contrato-programa RENFE-Estado para los dos últimos años de su vigencia, 1990-91, porque, entre otras cosas, si nos centramos sólo en el capítulo de inversiones quizá sea significativo señalar en este momento que en los dos años transcurridos de aplicación de este contrato-programa se han superado las previsiones, tanto en el capítulo que correspondía de manera directa a RENFE, como en el que correspondía al Ministerio de Transportes, a través de la Dirección General de Infraestructura.

Debo decir, a título de ejemplo para SS. SS., que en el año 1988 la previsión del contrato-programa es que RENFE invirtiera algo más de 90.000 millones de pesetas (invertió 93.000), el Ministerio de Transportes 42.000 —re-

donde las cifras— y la inversión se aproximó a 47.000. En 1989 hay diferencias del mismo tenor: de 93,4 a 130 por parte de RENFE y de 50,6 a 59 por parte de la Dirección General de Infraestructura. Eso es lo que se refiere a RENFE. En lo que respecta a FEVE, existe ya una comisión formada por los Ministerios de Economía y Hacienda y de Transportes para la elaboración de un plan estratégico, que concentrará el programa de inversiones de esta compañía en las cercanías de esta empresa, en el área central de Asturias, en Santander y en Bilbao.

Siguiendo esta enumeración, en lo que se refiere a la planificación, que hay que continuar en su ejecución, es necesario hablar del Plan de Transporte Ferroviario (PTF), señalando una vez más que el Gobierno considera el PTF como un elemento básico para el desarrollo y modernización del ferrocarril y que sus objetivos, directrices y propuestas de actuación estratégica siguen plenamente vigentes como marco de referencia, siempre con ese criterio que he señalado de flexibilidad, pero cito objetivos, directrices y propuestas de actuación estratégica como elementos vigentes.

Me referiré, dentro de las actuaciones de política ferroviaria, a tres cuestiones que creo que son de gran interés y que desde luego suscitan con razón la atención de SS. SS. y también de los medios de comunicación: cercanías, ancho de vía y alta velocidad.

En lo que se refiere a las cercanías, también es uno de los elementos donde se ha puesto de manifiesto en estos más que últimos años, meses, la necesidad de una actuación más enérgica, más intensa, más decidida, para potenciar este servicio en las grandes áreas urbanas, en las que el ferrocarril está llamado ciertamente a desempeñar un papel trascendental.

Quizá sea un detalle significativo señalar que las previsiones que se daban de captación de tráfico en el contrato-programa y en otros instrumentos de planificación para 1991, en este tipo de servicio ferroviario, se han superado en el año que acaba de terminar de 1989.

Otros datos que permiten hacerse una idea de la magnitud de la expansión de la demanda de este servicio son que RENFE mueve un volumen de unos 659.000 viajeros en día laborable, que cerca del 50 por ciento de ellos se realizan en Madrid y que en hora punta la demanda está en unos 73.000 viajeros en el conjunto de la red, en la que se da una cobertura de unas 100.000 plazas.

En el último año, en el área de cercanías de Madrid, la oferta se ha incrementado del orden del 50 por ciento y la demanda, en hora punta, del orden del 75 por ciento, lo que quiere decir que aun habiendo hecho un esfuerzo tan importante como incrementar la oferta, vuelvo a decir, en porcentajes del 50 por ciento, el servicio ciertamente se ha deteriorado, ya que la demanda ha sido muy superior a ese incremento de oferta. Por ello, de acuerdo con otras administraciones públicas, la administración autonómica y la administración municipal, existe un plan de acción prioritario que permitirá elevar globalmente la oferta de transporte de cercanías en RENFE y FEVE, en el horizonte de 1992, en más de un 60 por ciento.

La actuación preferente, como es lógico en ese período

de tiempo, va orientada a incrementar la adquisición de material móvil, mejorar la frecuencia y dotación de las plazas, porque aunque es necesario incrementar la infraestructura, como acabo de señalar, con la ya existente la oferta que puede efectuarse es claramente insuficiente.

En este momento —es un detalle que conviene tener presente—, sin contar esta nueva programación, es decir, sin contar nuevas contrataciones de material móvil, la inversión en material móvil de cercanías es muy superior a la inversión en material móvil para alta velocidad.

En lo que respecta a la cuestión del ancho de vía, creo que SS. SS. conocen la decisión del Gobierno, tomada en el Consejo de Ministros del 9 de diciembre de 1988, por la que se establece que la nueva línea ferroviaria Madrid-Sevilla de alta velocidad se realice con el ancho europeo o internacional. También hay que señalar que las líneas de nueva construcción para alta velocidad se realizarán con este ancho. Se solicitó un informe detallado a RENFE sobre las consecuencias y método a seguir, de cara a una eventual decisión de transformación del ancho del conjunto de la red ferroviaria. RENFE ha presentado ese informe al Ministerio de Transportes, de acuerdo con la petición que le había hecho el Gobierno, y ahora el Ministerio de Transportes es el que presentará al Consejo de Ministros este informe con su propuesta o con las propuestas alternativas para que se adopte una decisión tan pronto como el calendario del Consejo de Ministros lo permita.

La posición que he avanzado del Ministerio de Transportes, de acuerdo con el informe solicitado a RENFE, es lógicamente la de transformación del conjunto de la red.

En lo que se refiere a la alta velocidad, reiteramos que la primera línea de esta nueva tecnología, que es Madrid-Sevilla, estará en funcionamiento en 1992; las obras de esta nueva línea están ejecutadas en bastante más de dos terceras partes, se aproxima ya a tres cuartas partes, y paralelamente a esta línea, de acuerdo con la programación que se está haciendo en el ámbito de la Comunidad Europea, tanto por la Comisión como por el Consejo de Ministros de Transportes, se trata de realizar la aprobación de una red europea de alta velocidad, para la que sin duda existirá un apoyo (una vez que se tome la decisión correspondiente, en cuanto a la financiación de su construcción) por parte de los fondos comunitarios.

Esta aprobación de red europea de alta velocidad no se ha producido todavía, aunque obviamente hay proyectos y será planteada de acuerdo con la información facilitada por la Presidencia irlandesa en el Consejo de Ministros de Transportes del próximo mes de junio.

Junto a lo indicado, en relación con el punto de líneas de actuaciones genéricas que señalaba al principio, RENFE ha presentado ya a su Consejo de Administración un programa de gestión diferenciada de distintas áreas, en lo que se refiere a cercanías, alta velocidad, mercancías o servicios de largo recorrido. Todo esto de la gestión diferenciada trata de establecer, como digo, servicios al público más eficaces y aptos y supone, obviamente, la introducción de nuevas técnicas y un cambio cualitativo en los criterios generales y tradicionales de gestión en las empresas ferroviarias.

Siguiendo con este repaso, que trataré de acelerar para no cansar a SS. SS., me referiré al transporte aéreo. También en este tipo de transportes se ha producido un incremento muy notable en cuanto a su utilización con respecto a las previsiones existentes en toda Europa. En este momento, en lo que se refiere a España, con las cifras cerradas a 31 de diciembre de 1989, el volumen de pasajeros que ha transitado por los aeropuertos españoles se ha aproximado a los 71 millones, lo que supone un incremento cercano al 4 por ciento sobre las cifras del año anterior.

En nuestro país el sistema de infraestructura aeroportuaria trata de desarrollarse a través de un plan de aeropuertos, al que me he referido de pasada también al comienzo de mi exposición. Podría indicarles que este sistema en su conjunto —naturalmente hay diferencias de unos a otros lugares— ofrece una aceptable calidad de servicio durante gran parte del año, durante la mayor parte del año, y ofrece deficiencias en períodos estacionales; deficiencias que provienen bien de problemas inducidos que nos repercuten y son de otros países, bien por la inadecuación de nuestras infraestructuras para atender a esos volúmenes de tráfico en determinadas épocas o fases estacionales.

En el año 1989 las inversiones realizadas en el conjunto de las infraestructuras aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea se han aproximado a los 36.000 millones de pesetas. Ha habido actuaciones prácticamente en todos los aeropuertos, pero las inversiones básicas se han centrado en los aeropuertos de Barcelona, de Sevilla y de Málaga, cuyas obras están contratadas en su totalidad y se desarrollan de acuerdo con el calendario previsto, recogidas en el Plan de Aeropuertos.

Para el normal funcionamiento del sistema, siempre hemos considerado que era necesario mantener un clima de trabajo favorable. En el año 1989 se firmó un acuerdo con los sindicatos de control aéreo, por el que se garantizaba una paz social por un período de tres años; el balance en el transcurso del primer año ha sido muy positivo y confiamos en que esta línea de buen clima laboral y profesional continúe durante 1990.

La política de integración y cooperación internacional en este campo que se ha iniciado hace algún tiempo, en lo que a nosotros se refiere, ha tenido un elemento importante en el mes de diciembre con la entrada de España en la organización de Eurocontrol, como miembro de pleno derecho, aceptada por el Gobierno, a reserva naturalmente de su tramitación parlamentaria, en cuanto que comporta cesión de soberanía. Estimamos que esta entrada de pleno derecho en Eurocontrol permitirá una más activa y fructífera presencia de España en este área.

Por otra parte, hay que indicar que España mantiene en todos los foros internacionales una postura favorable a la integración de los sistemas de control de tráfico aéreo para paliar, reducir o evitar en lo posible la congestión estacional que se produce en varios aeropuertos europeos, algunos nuestros entre ellos. Pensamos seguir insistiendo en esa línea de integración y de armonización de los sistemas de control de tráfico aéreo.

En lo que se refiere al transporte marítimo, se ha man-

tenido una mejoría en la actividad marítima internacional, mejoría que comenzó en el año 1986, después de una caída muy pronunciada en los años anteriores; en el año 1989 ha seguido existiendo un incremento ligero, pero significativo, y la flota española de comercio se ha mantenido a pleno empleo con resultados positivos en la mayoría de los casos.

Para favorecer la posibilidad de la flota española, existen las ayudas orientadas a través de los planes de viabilidad; se ha obtenido la conformidad de la Comisión de las Comunidades Europeas para su aplicación y en este primer año se ha realizado ya una actuación en este sentido, distribuyendo una serie de ayudas orientadas a mantener mejores condiciones de competitividad; a través de una reestructuración de los distintos sectores, las ayudas se elevan a 5.000 millones de pesetas, y afectan fundamentalmente a los subsectores de gaseros, químicos, líneas regulares y de carga seca; en los próximos meses se actuará sobre los subsectores de los grandes graneleros, la flota de cabotaje y carga seca para buques menores de 16.000 toneladas de peso muerto.

En lo que se refiere también al transporte marítimo, se ha elaborado por la Dirección General de la Marina Mercante un plan de seguridad marítima y de lucha contra la contaminación, un plan de salvamento y lucha contra la contaminación, porque es muy conocido, es evidente, que próximos a nuestras costas pasa cada año un número muy importante de buques y un tonelaje muy elevado, tanto por nuestra costa noroeste como por el Estrecho de Gibraltar. De ahí que el día 20 de octubre de 1989 se presentara este plan de salvamento y lucha contra la contaminación elaborado por la Dirección de la Marina Mercante. Es uno de los documentos que se ha distribuido a SS. SS. y por eso me excuso de una exposición pormenorizada.

No obstante, sus líneas fundamentales son la actuación y el desarrollo normativo, la formalización de acuerdos bi o multilaterales con organismos o instituciones que tienen responsabilidad en el sector, la intensificación de la vigilancia de la navegación mediante el establecimiento de servicios de control de tráfico marítimo, la adquisición y puesta en operación de un mayor número de unidades de salvamento, la reordenación del sistema de las capitánías de puerto e inspecciones de seguridad y construcción de buques y la puesta en funcionamiento del sistema de transmisión de avisos náuticos de seguridad, el sistema NAVTEX.

Este plan, cuya ejecución, como digo, ha comenzado, tiene una proyección temporal hasta el año 1994. Dentro de ese programa de actuación normativa que les anunciaba al principio también va incluido un plan de reforma de la Administración marítima muy distribuida en este momento entre una gran multiplicidad de organismos.

En este repaso, insisto, rápido, como tienen ocasión de comprobar SS. SS., me refiero ahora al área de turismo. En el año 1989, de acuerdo con los datos disponibles, los visitantes que han entrado en España han superado la cifra de 54 millones, lo que arroja, con los datos totales y concretos, una disminución del número de visitantes con

respecto a 1988 del 0,2 por ciento. Ha habido una disminución del número de visitantes procedentes —menciono sólo los países que constituyen los principales clientes— del Reino Unido, de Francia, de la República Federal Alemana, de Noruega y de Dinamarca. Se han producido incrementos —menciono también los más significativos— de turistas procedentes de Italia, Finlandia, Japón y de Austria.

También señalaré los datos relativos a aeropuertos, porque puede resultar interesante. Se han producido descensos —citando también los principales con acogida turística— en los de Las Palmas de Gran Canaria, Ibiza, Alicante, Gerona, Reus, Málaga, Arrecife de Lanzarote y Menorca. Se ha producido un incremento en los de Madrid, Barcelona, Fuerteventura, Palma de Mallorca y Valencia.

En lo que se refiere a los ingresos, no contamos todavía con las cifras que facilita el Banco de España del último mes del año, diciembre. Sólo tenemos las correspondientes al período enero a noviembre. En ese período los ingresos, medidos en dólares, son 15.238 millones, lo que supone una variación en menos del tres por ciento con respecto al mismo período del año anterior. En pesetas no sucede lo mismo, la variación es menor, es del 1,7 por ciento y se aproxima a los dos billones, concretamente 1.819.000 millones de pesetas.

Las causas de esta, llamemos, estabilización en el número de nuestros visitantes y en los ingresos producidos son muy variadas. Se ha tratado de estudiarlas, concretarlas y sistematizarlas en los encuentros sobre el turismo español que se han celebrado en el pasado mes de diciembre aquí en Madrid, con participación de las distintas administraciones públicas y de los distintos sectores, económicos, empresariales y profesionales o sindicales implicados.

Los resultados globales, a nuestro modo de ver, ciertamente no son ni mucho menos alarmantes, pero sí deben invitarnos a introducir algunos cambios en la política turística. En este sentido se han orientado esos encuentros a los que me he referido.

En líneas generales podemos decir que los objetivos a alcanzar o a mantener serían los siguientes. En primer lugar, conservar el liderazgo europeo en el turismo vacacional que se viene denominando de sol y playa, el más tradicional y en el que se alcanzan las cifras más importantes.

En segundo lugar, mejorar progresivamente nuestra oferta de otros tipos de turismo alternativo, turismo verde o rural, deportivo, cultural, de salud o sanitario —en éste se incluirían los balnearios—, etcétera.

En tercer lugar, tratar de introducir mejoras selectivas en la información turística como base para la promoción.

En cuarto lugar, adecuar las enseñanzas turísticas a las exigencias de la demanda de profesionales del sector; y, en quinto lugar, proceder a una mayor racionalización de la gestión de los establecimientos hoteleros del Estado, que ha registrado avances notables en los últimos años, pero pensamos que puede tocar techo si no pasa a una gestión clara y directamente empresarial. Es lo que podría-

mos denominar una nueva política de cara a la Red de Paradores.

Esta red ha continuado su línea de mejora económica a lo largo de 1989. La previsión es que los resultados sean superiores a los 1.200 millones, mejorando simultáneamente las dotaciones dedicadas al mantenimiento de los establecimientos, con lo que se ha logrado una mayor capitalización.

En el plan de inversiones se destina la suma de 2.350 millones de pesetas a la modernización, mejora y conservación de las instalaciones actuales y a la aplicación y construcción de nuevos paradores. A título de ejemplo puedo decirles que en las obras de modernización y mejora destacan las correspondientes al Hostal de San Marcos, de León, al Hostal de los Reyes Católicos, de Santiago, y a los paradores de Albacete y de Oropesa. Entre las ampliaciones, los paradores de Segovia, Ayamonte, Fuenterrabía, Santo Domingo de la Calzada, Melilla, Cáceres y Mojácar. Como nuevos paradores, los de Sevilla, Ronda, Cuenca y Asturias.

Siguiendo con otra área, haré una mención, aunque sea muy breve, al Instituto de Meteorología. Se dará continuidad a la labor de los últimos años de consolidación de la estructura del nuevo sistema de predicción y vigilancia basado en un centro nacional de predicción y en diez grupos de predicción y vigilancia regionales.

Se ha culminado y se ha puesto en explotación operativa el proyecto SAIDAS, que es de tratamiento de información procedente de los satélites, y hay ya instalados tres de los radares, el de Valencia, el de Madrid y el de Palencia, de la red de radares meteorológicos prevista en el plan de innovación tecnológico iniciado en 1984.

Se han comenzado además dos nuevos proyectos, uno de implantación de una red de estaciones meteorológicas automáticas, que se acaba de finalizar con la puesta en explotación de 160 estaciones en la primera fase, y otro de la red de detección de descargas eléctricas que finalizará en 1990.

En el área de comunicaciones empezaré refiriéndome, dentro del funcionamiento de los servicios públicos de este sector, al servicio de correos, que en el último año ha experimentado una mejora sustancial, pero que no ha podido superar ciertamente la imagen de deterioro que este servicio sufrió en los últimos años.

La situación se resume muy sucintamente en la inadecuación de unas estructuras y de unas plantillas al funcionamiento de un servicio que ha evolucionado de una manera muy notable en este período de tiempo. El Departamento se fijó durante 1989 el objetivo de que al menos el 80 por ciento de la correspondencia ordinaria se entregara en 48 horas. Para ello se estableció el denominado plan de urgencia, que terminó su ejecución en marzo del año pasado.

Este Plan ha tenido una continuidad con el denominado Plan Estratégico del Correo que se propone subsanar a medio y largo plazo los problemas estructurales existentes. Dicho Plan es una programación que tiene un horizonte temporal más amplio —hasta el año 1992— y pensamos que permitirá mejorar la calidad de este servicio,

dándole una correlación con los estándares usuales en los países más avanzados de la Comunidad Europea. Las actuaciones más significativas son la mejora de las infraestructuras de los servicios mediante adquisición de equipos, edificios y automatización de los equipos; la modernización del reparto y transporte de correspondencia mediante líneas aéreas de transporte postal entre Madrid y doce capitales de provincia; la mejora y extensión de servicios acelerados de alta calidad, como el servicio «Express», que opera desde mayo del año pasado; y la actualización de las tarifas postales con tres criterios: en función de la rapidez del reparto, simplificando el actual abanico de tarifas y aplicando tres niveles geográficos (provincial, interprovincial e internacional).

También pensamos que es necesario modificar el actual marco jurídico de nuestro servicio de Correos, manteniéndolo como un servicio público de carácter esencial pero transformando su normativa actual, aproximándolo a la gestión empresarial, pero de titularidad pública. Para estas actuaciones la inversión en el año 1989 se duplicó hasta alcanzar la cifra de 11.600 millones, siendo, por supuesto, insuficiente para el reto que tiene por delante este servicio, pero suponiendo una duplicación con respecto a las inversiones de ejercicios anteriores.

En cuanto al servicio telefónico, se ha puesto de manifiesto en los medios de comunicación y en la percepción de los ciudadanos la existencia de un deterioro en este servicio que se ha mantenido a lo largo del año 1989 y que ha sido reconocido por los responsables del mismo mediante una información que estimo puntual y honesta.

Entre las causas más importantes que explican las deficiencias que advierten los ciudadanos, los usuarios, se pueden destacar el incremento de la demanda nuevamente por encima de lo previsto y la renovación tecnológica, que hay que acometer simultáneamente a la atención a ese incremento de la demanda, que produce un desajuste entre la inversión y las necesidades sociales. Al finalizar diciembre de 1989 la lista de espera sobrepasaba todavía las 500.000 solicitudes. La duración media de las averías en los equipos básicos era de 23 horas y en los teléfonos públicos de 13 horas. A lo largo de 1989 se ha instalado entre un millón y un millón cien mil líneas nuevas netas sobre el parque existente. Quiere esto decir que durante el año 1989 se han invertido por la Compañía Telefónica más de 500.000 millones. Esta inversión ha permitido hacer frente a la demanda que se ha generado durante este año y ha conseguido reducir levemente la demanda acumulada que alcanzó su valor máximo en el mes de agosto del año pasado. La planta telefónica, con esta incorporación de nuevas líneas, es de más de 13 millones de líneas en este momento en el conjunto del país.

Para darle continuidad, además de las actuaciones programadas como urgentes, se ha elaborado por la Compañía el que se denomina Plan Estratégico de Telefónica, que cubrirá el período del 90 al 94, y continúa en aplicación el Plan de Extensión del Servicio Telefónico, que culminará en el año 91, llamado también usualmente Plan de Telefonía Rural.

El Plan Estratégico de Telefónica ya presentado por los

responsables de la Compañía a su Consejo de Administración, comportará una inversión en ese periodo temporal, del 90 al 94, de 2,6 billones de pesetas. Pretende alcanzar los objetivos siguientes: En primer lugar, la mejora de las infraestructuras, obviamente, para alcanzar el nivel de una línea telefónica por cada dos españoles, de manera que al menos el 80 por ciento de los hogares españoles dispongan de servicio telefónico. En segundo lugar, conseguir que todas las entidades de población con más de cien habitantes tengan acceso al servicio telefónico, sin discriminación de tarifa, con las grandes ciudades. En tercer lugar, lograr que cualquier entidad de población de más de 25 habitantes disponga al menos de teléfono público. En cuarto lugar, conseguir que la solicitud de un servicio telefónico se atienda en un plazo medio en torno a un mes. Y, en quinto lugar, conseguir que el grado de modernización y digitalización de las redes sea equipable al de los cuatro primeros países de la Comunidad Europea.

El Plan de Extensión del Servicio Telefónico o de Telefonía Rural continúa en su aplicación y permitirá que en el año 91 todas las entidades de población de más de 50 habitantes y 2.000 entidades adicionales de menos de 50 habitantes dispongan de servicio telefónico.

En cuanto a los servicios de radiodifusión, en lo que se refiere a la radiodifusión sonora se trata de aumentar al máximo la actual oferta radiofónica, todo lo que permita nuestro espectro radioeléctrico. Se han elaborado dos planes: el de frecuencia modulada, que se ha publicado y se han efectuado las concesiones, y el de onda media que está pendiente de aprobación. Está pendiente de aprobación la ley reguladora de las emisoras municipales que caducó con la disolución de las Cortes y que previsiblemente deberá debatirse en la presente legislatura. No me detengo en el desarrollo normativo y reglamentario de la LOT que, obviamente, tiene que continuar.

El nuevo contrato del Estado con Telefónica se firmará sin duda en este mismo año al principio de la legislatura y el Plan Nacional de las Telecomunicaciones que también será publicado en este mismo año.

El desarrollo de la Televisión privada creo que lo conocen SS. SS. Se han efectuado las concesiones. El pasado 15 de diciembre comenzó la emisión de las cartas de ajuste en Madrid y Barcelona para las tres televisiones privadas y la ampliación de la cobertura se realizará progresivamente de acuerdo con el Plan técnico, realizándose ampliación de esta cobertura antes de que entren en funcionamiento algunas de estas tres empresas concesionarias.

Les he hablado a SS. SS. también del propósito de presentar proyectos relativos a las televisiones locales por cable y de difusión directa, en este último caso ligado a la puesta en funcionamiento del sistema español de comunicaciones por satélite, cuyos primeros pasos importantes también se han dado ya, puesto que entre otras cosas en el día de ayer se firmó el contrato de fabricación de los satélites con la empresa concesionaria MATRA y está previsto que en los primeros días de febrero se realice la firma con la empresa «Arianespace», adjudicataria del cohete de lanzamiento.

Con esto y confiando en no haber cansado excesivamen-

te a SS. SS. terminé mi exposición inicial y les agradezco mucho su atención y su amabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por su exposición, señor Ministro.

¿Grupos parlamentarios que desean intervenir en este turno? (Pausa.)

Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, señor Ministro, en primer lugar, ante su primera comparecencia en esta legislatura quisiera desearle la mejor gestión y también el mejor entendimiento en esta Comisión, y agradecerle la exposición que ha hecho «grosso modo» y telegráficamente del amplio campo de su Departamento en las tres áreas fundamentales sobre las que le voy a hacer las siguientes preguntas y reflexiones.

En cuanto al transporte terrestre, y recogiendo la solicitud de mi compañero de Grupo y representante de Unión Valenciana, señor Oliver, deseo preguntarle cómo está la situación en cuanto al ferrocarril, RENFE, en la línea de Madrid-Valencia por Cuenca. ¿Qué proyecto de modernización tiene previsto RENFE o su Departamento a este respecto?

En segundo lugar, quisiera conocer la previsión que exista del Tren de Alta Velocidad para toda esta zona levantina con respecto a la de Europa, así como si existe un proyecto de enlace con la red europea de alta velocidad, bien por el interior, vía Madrid, bien por la costa, mediante la penetración por Barcelona.

La tercera pregunta a este respecto sería la referida a la situación del ferrocarril Valencia-Canfranc, y asimismo desearía saber lo relativo a la reapertura de la estación de mercancías de Onteniente.

Dicho esto, paso seguidamente a analizar el transporte aéreo, señor Ministro. Me gustaría escuchar, porque ha faltado en la exposición del señor Ministro, qué proyectos tiene la ordenación del transporte aéreo español de cara a lo que va a ser la gran revolución de las comunicaciones aéreas con la liberalización del transporte aéreo que implique la Comunidad Económica Europea. Sabe el señor Ministro que España, en los últimos seis años, ha tenido una evolución francamente al alza de las compañías de bandera española de vuelos «charter». Por ejemplo, en el área de Canarias, tan sólo en el aeropuerto Reina Sofía Sur de Tenerife el 90 por ciento de sus pasajeros en 1989 han sido transportados por «charter», bien los de los tour-operadores extranjeros (la demanda turística canaria), bien por «charter» español. Lo que es cierto es que han aumentado las siglas de las empresas «charter» españolas. Quisiéramos saber cuál es el criterio de la ordenación y regulación del transporte «charter» que tenga previsto su Departamento.

Quisiéramos también conocer —ésta es otra pregunta, señor Ministro—, dentro de las inversiones en infraestructuras que usted ha cifrado en 36.000 millones de pesetas, si es que eso es atendido sólo por los Presupuestos del Estado o va a tener también asignación de los fondos FEDER.

En el pasado debate del día 10, señor Ministro, sobre la convalidación del decreto ley de medidas económicas y fiscales, su colega el señor Ministro de Hacienda, Solchaga, informó de una medida positiva, que era descabalar ya de los Presupuestos del Estado como asignación los fondos FEDER y llevarlos a asiento contable, para que los que vayan destinados a comunidades autónomas tengan mayor agilidad de tramitación y no surjan entorpecimientos.

Pero, por ejemplo, la red de aeropuertos canarios, en todo el Archipiélago canario, la más densa de toda España por ubicación territorial, tiene financiación FEDER, al menos las ampliaciones que se han realizado o se están realizando en el aeropuerto de Lanzarote, creo que en el de Fuerteventura y en el de Gran Canaria también, y supongo que igualmente en el de La Palma en la provincia de Santa Cruz de Tenerife será así. Quisiéramos saber si el señor Ministro nos puede aclarar si este plan de infraestructura que se nos ha mencionado tiene una periodicidad de uno, dos o tres años, dado que normalmente los servicios de infraestructura aeronáutica española han hecho las planificaciones a lo largo de un trienio o de un quinquenio. Quisiéramos saber cómo está resuelto este problema.

Nos felicitamos, señor Ministro, y también le quiero felicitar, por haber entrado con pleno derecho en Eurocontrol. Pero, dentro de las líneas nacionales españolas, solamente van a estar bajo su efecto los vuelos que salgan de la Península a Europa, es decir, en territorio europeo, mientras que los que se salen de ese ámbito, como los vuelos de Canarias, siguen dependiendo del control Casablanca, es decir, del control Marruecos. Muchas veces la situación nos llena de preocupación. Queremos saber si hay también una política de sistema de control del tráfico aéreo con relación a estos terceros países extracomunitarios pero dentro de las proximidades geográficas que afectan a las compañías aeronáuticas españolas.

Con relación al transporte marítimo, señor Ministro, quiero plantearle dos cuestiones que preocupan tremendamente a la España insular, tanto al Archipiélago balear —me imagino— como, sobre todo, al canario. Señor Ministro, dos noticias: una, que ya tuvo usted y sobre la que mostró su preocupación —que le agradezco— sobre la revisión del transporte marítimo Península-Canarias por el accidente sufrido por uno de los barcos de Trasmediterránea. No hemos llegado a explicarnos por qué no se hizo una sustitución inmediata de este transporte que obligó a Trasmediterránea a un puente aéreo, Canarias-Jerez de la Frontera, y al transporte de automóviles por buques mercantes, mientras que habíamos enviado otro barco de Trasmediterránea a hacer un periplo por el Caribe. Esto tendrá alguna explicación lógica y sensata. Ha circulado la noticia —no sé si cierta o no, pero aquí está el señor Ministro para que nos lo asegure o desmienta— de que Trasmediterránea ha hecho un replanteamiento en su política, posiblemente para abandonar más el transporte de pasajeros e irse hacia el de mercancías. Este punto también me gustaría que nos lo aclarase, ya que los medios de comunicación han dado esta noticia.

En cuanto al transporte marítimo nos congratulamos —aunque no sé si llegó muy a tiempo— del Plan de Salvamento y Lucha contra la Contaminación contra lo que pudo haber sido una catástrofe turística y ecológica con los petroleros «Aragón» y «Kâr V». Tengo que reconocerle al señor Ministro y al Departamento la sensibilidad mostrada el 5 de enero cuando el Consejo de Ministros prohibió la entrada en aguas jurisdiccionales españolas en Canarias —que no sabemos cuáles son, por cierto— del petrolero iraní «Kar V». Desde luego, si el capitán del buque se atiene a normas internacionales de aguas jurisdiccionales y pide la carta de la zona, me parece que la imposibilidad de entrada del petrolero iraní, en las condiciones de peligrosidad que iba, sólo se hubiera conseguido con las unidades de la Marina de Guerra española impidiéndoselo. Pero ésa es una cuestión que, como no es de su Departamento, sólo quiero señalarla.

En cualquier caso, señor Ministro, quisiéramos saber cuál es la adscripción o área de influencia geográfica a lo largo de todo el perímetro de costas del Estado español, tanto de la península como de los archipiélagos, balear y canario, tiene el Plan de Salvamento y Lucha contra la Contaminación. No sé si lo han circunscrito a algunas zonas del territorio peninsular, porque otras no están dentro de él. **(El señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Barrionuevo Peña, hace signos aclaratorios.)** Le agradezco los gestos que me hace el señor Ministro pero estaría bien que después lo aclarase para constancia en el «Diario de Sesiones».

En cuanto al turismo, señor Ministro, y para circunscribirlo al área insular, como representante aquí de las Agrupaciones Independientes de Canarias, deseo preguntarle si es que no entran dentro de los planes de su Departamento —usted ha dicho que no hay alarma, pero conviene introducir cambios en la política turística; he recogido textualmente estas palabras— el tema de la promoción de la enseñanza profesional y de la racionalización de la gestión.

No sé cuál es el alcance que en estos momentos el señor Ministro podría darnos de la enseñanza profesional, y si esto se plantea solamente a través de la Secretaría de Estado para el Turismo o en colaboración con las comunidades autónomas. Sería conveniente aclararlo, al igual que el complejo tema —sobre todo para los que nos asomamos estos días a la FITUR— de la promoción. Debería matizar si conviene hacer una reflexión conjunta Administración central-Administración autonómica sobre el tema de la promoción turística de distintas zonas turísticas españolas (competencia de sus respectivas comunidades autónomas en una parte, y en otra, en lo que son los presupuestos que maneja la Secretaría de Estado de Turismo para promoción, competencia de la Administración central a los efectos de capturar, de alguna manera, clientela perdida).

Asimismo, querría saber si dentro de esta promoción entran de una vez por todas, no solamente los posters y fotografías, sino el reforzar la presencia empresarial española con los tour-operadores. Pedirnos racionalización de gestión pero no entrar en el complejo mundo de los

tour-operadores turísticos, y hacer la promoción solamente como campaña de imágenes, me parece que es quedarnos cortos, y los tour-operadores británicos, alemanes o de otras procedencias, en determinadas áreas turísticas españolas seguirán siendo los dueños de todo el sistema económico que gira a través de ello.

Finalmente, en cuanto a la política de telecomunicaciones y de televisión, querría preguntarle si entra en los planes del Departamento intensificar las instalaciones de transporte por fibra óptica —dado que existen los antecedentes del PECAN, que conoce perfectamente el señor Ministro—; si se va a poder extender para reforzar el número de conversaciones telefónicas mantenidas; en qué grado de situación está esto; si su Departamento se lo sigue imponiendo a la Compañía Telefónica, y si cabe la posibilidad de que vía presupuestaria —ya tendremos ocasión, en las próximas fechas, de debatir en esta Cámara los Presupuestos del Estado— se pueda conseguir una intensificación en las medidas coadyuvantes —vamos a llamarlas así— de Retevisión sobre los tres canales de televisión privada. A la vista de la dinámica mostrada por alguna de estas tres concesiones de televisión privada, en alguna zona del país va a ser posible antes que una emisora de televisión privada emita señal, al menos en sus planificaciones, que el que exista soporte de Retevisión para introducir esta señal. Es uno de los casos que existen en este momento en los Archipiélagos.

Nada más. Muchas gracias por su atención, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: En primer lugar quiero agradecer su comparecencia, señor Ministro, sobre todo teniendo en cuenta que ha sido a petición propia. Asimismo, deseo transmitirle nuestros mejores deseos y el apoyo de nuestro Partido en su gestión, que no es nada fácil y sí muy laboriosa.

Como usted sabe, señor Ministro, las infraestructuras de comunicaciones terrestres, tanto por ferrocarril como por carretera, marítimas y aéreas, así como las relacionadas con la nueva revolución tecnológica, la telemática, etcétera, tienen un peso decisivo en el desarrollo económico de un país, dada su importante incidencia en los costos de producción y distribución, y por ello en la competitividad de las empresas, aunque no de manera única. El desarrollo económico está íntimamente ligado al estado de tales infraestructuras.

Señor Ministro, usted sabe que nosotros deseamos la obtención de un aparato productivo competitivo, cuya viabilidad futura esté facilitada por una adecuada accesibilidad desde y hacia el exterior, así como en su vertiente interna. Yo creo que todas las Comunidades, así como el Estado español, lo desean, pero, como usted conoce, nuestra Comunidad Autónoma ha tenido unos problemas industriales, de paro, de puestos de trabajo, que han sido muy críticos y nos han llevado a una situación muy difícil. Teniendo en cuenta eso, entendemos que es fundamen-

tal, para recuperar parte del espacio perdido, potenciar las infraestructuras.

Estamos viendo ya hace tiempo, con preocupación el creciente, el alejamiento de nuestra Comunidad Autónoma en relación con los centros de desarrollo económico, tanto del Estado español como de Europa. Por ello, venimos señalando a los sucesivos Gobiernos socialistas que potencien las determinadas áreas en este aspecto. Nos parece muy bien que el Gobierno socialista en la anterior legislatura —y me imagino que en ésta— potencie una zona que lo merecía y necesitaba, como es la parte de Levante y, sobre todo, ese triángulo que forman Barcelona-Madrid-Sevilla, cada una con sus especificidades, cara al año 1992, pero, por otra parte, entendemos que ello no es óbice para que otras zonas no queden abandonadas y sean también potenciadas. Entendemos que el eje atlántico debe tener también su desarrollo y no quedarse, después de todos estos problemas que le he dicho, anclado en esa situación semicaótica en que ha quedado, sobre todo en la cuestión industrial, de paro, de problemas de juventud, etcétera.

De esta manera, queremos que las conexiones con Europa y con el resto del Estado, desde el sudoeste francés hasta Galicia —en este caso nos referimos a Asturias, a Cantabria, a Galicia; ¡cómo no!, también a Castilla-León y hasta la parte de Portugal, Fuentes de Oñoro y todas sus infraestructuras—, tengan un desarrollo armónico en las distintas áreas. Nos parece bien lo del área mediterránea, pero también queremos que se potencie el área atlántica.

El Partido Nacionalista Vasco entiende que es prioritario el plan de infraestructuras. Sabemos que gran parte no depende solamente del Estado central. Reconocemos que tenemos nuestras competencias, y estamos haciendo un esfuerzo. La autopista del Cantábrico para conectar ese eje atlántico desde Bretaña hasta Galicia (hasta Tuy por una parte y Finisterre por otra), prácticamente está en el límite con Cantabria, con nuestros propios recursos y competencias; ya se ha aprobado el último tramo para que la autopista prácticamente llegue hasta Cantabria. Ese es el esfuerzo que nosotros aportamos a ese eje atlántico de infraestructuras.

En cuanto a los accesos a la Meseta, tanto por Alava como directamente, estamos desdoblado las carreteras y haciendo un esfuerzo, usted sabe que también lo estamos realizando con Navarra y conoce los planes que estamos desarrollando, pero hay una decisión real y una inversión prevista porque también queremos salir, no queremos quedarnos aislados para el norte, para el sur, para el este o para el oeste.

Los estudios del trazado del ferrocarril son por nuestra cuenta, esa famosa «Y» de la que, como usted sabe, se habló en su día. Más que de alta velocidad yo quiero hablar de ancho de vía europeo, que es lo que necesitamos en estos momentos porque la alta velocidad se puede dar en cualquier ancho, como usted bien sabe, pero nosotros necesitamos el ancho de vía europeo para sacar no sólo nuestros productos y mercancías, sino los de Asturias, Cantabria y Galicia. Las grandes fábricas de la siderurgia, incluso los puertos, necesitan que puedan llegar sin cam-

biar de vagones en la frontera hasta Copenhague o Estocolmo, si hace falta. Nosotros estamos haciendo ese estudio. Prácticamente los planos 1/50.000 están realizados, estamos con el 1/25.000. Es posible que este año lleguemos al 1/5.000 y ya el proyecto constructivo de 1/1.000 está a la vuelta de la esquina. Todo eso lo estamos haciendo.

Por otra parte, usted sabe, señor Ministro, que hay un problema de aeropuertos, de puertos y de ancho de vía europeo del que antes hablaba en cuanto a ferrocarriles. En cuanto a aeropuertos, sabemos que hay una programación, pero no podemos esperar. Tenemos un problema y usted lo conoce. Quizá la desgracia sea para la inversión porque nuestros aeropuertos no están destinados fundamentalmente al turismo, son para trabajar. Nos encontramos con un «overbooking» terrible y con unas instalaciones que no dan abasto. Usted sabe que en Bilbao, Victoria y Fuenterrabía todos los aviones están repletos desde semanas antes. Los que tenemos que venir al Congreso hallamos grandes problemas y, si queremos venir en avión, tenemos que hacer las reservas con semanas de antelación. Los primeros aviones de la mañana y los últimos de la tarde, de vuelta, están todos llenos. ¿Cuál es el problema? Que no se pueden poner aviones mayores, la pista se ha quedado pequeña. Alguna vez que se ha intentado solucionar el problema uniendo dos en un «airbus», porque no han salido los aviones, al abrir la portezuela se han dado cuenta de que no existían escaleras para bajar. Parece gracioso, pero se ha dado esa realidad y han tenido que irse a otro aeropuerto a desembarcar.

Es un problema tan acuciante que no podemos esperar, tenemos que venir aquí y tenemos que ir a Europa y no tenemos posibilidades, no podemos esperar hasta 1992. Es verdad que este año se ha hecho una inversión, que se ha ampliado el parking de autos. Es importante, pero eso es lo que se ha hecho. De momento hay una planificación, pero yo vuelvo a insistir, señor Ministro, en que no podemos esperar demasiado.

Con los puertos pasa lo mismo. Tenemos un puerto privilegiado, que orográficamente no sé si en Europa el de Rotterdam puede ser superior.

Aquí podemos decir que Dios nos ha dado unas ventajas, un puerto con un calado y una situación maravillosa y que queda muy poco por hacer. Queda muy poco por hacer pero hay que hacerlo. Todos los puertos de Europa y del mundo se están preparando y llegó un momento en que nosotros nos paramos. También hay unos programas, pero nos pasa lo mismo. Tampoco podemos esperar demasiado.

En cuanto al ancho europeo, le digo lo mismo. Necesitamos sacar nuestras industrias. Estamos preocupados, señor Ministro, porque en unas ocasiones se nos habla de financiación y de programas económicos. Nuestro Gobierno por activa y por pasiva les ha ofrecido actuar conforme al artículo 150.2 de la Constitución y a la disposición adicional del Estatuto. Hemos ofrecido llegar incluso a esas financiaciones vía deducción de cupo, pero ustedes dicen que no está previsto ni programado.

Tenemos otra preocupación añadida, señor Ministro. A

usted no tengo que explicársela porque en febrero de este año se llegaron a unos acuerdos al máximo nivel, con toda parafernalia, que nos pusieron muy contentos. El Gobierno vasco los aceptó públicamente, pero luego, cuando llega el momento de firmar un protocolo, no lo firman, yo no sé si no lo quieren firmar. Es verdad que ha cogido la transición de un Gobierno a otro y unas elecciones, pero este hecho nos llena de preocupación. ¿Por qué no lo firman si se llegó a un acuerdo y está aprobado públicamente? Ese es un valor añadido.

En teléfonos, tengo que reconocer que somos una zona, dentro de lo que cabe, privilegiada. Hemos hecho un esfuerzo. Las Diputaciones han llegado a unos acuerdos con ustedes y se han hecho unas inversiones importantes. En la parte rural tenemos unos niveles excelentes con relación a los del resto del Estado. Bien es verdad que en algunos casos estamos empleando teléfonos móviles, de coche, para solucionar algunos problemas; pero realmente tenemos que reconocer que esos acuerdos están dando su fruto en cuanto a instalación de teléfonos. Me congratulo de lo que usted ha dicho relativo a que esos núcleos de 25 y 100 habitantes que van a tener teléfono sin mayor aportación que la de los núcleos normales.

Otro problema distinto es el del funcionamiento. En la Comisión estuvo un Director General que era triunfalista y nos dio unos folletos, los problemas eran de un verano aciago pero que ya prácticamente estaban resueltos. El siguiente Director General pasó del triunfalismo a reconocer los problemas que había. Ahora veo que usted también reconoce el desastre, entre comillas, por decirlo de alguna forma. Pero es que entre triunfalismos, reconocimientos y planificaciones, no se llega a solucionar el problema. Usted dice que se ha hecho una inversión grande, de 500.000 millones, y que se han puesto muchos teléfonos más. Si se han instalado muchos más teléfonos y no existe mejora —me imagino que irán con la fibra óptica y con las centrales digitales—, va a haber muchos más españoles históricos que antes. Si ponen más teléfonos y siguen funcionando como hasta ahora, el histerismo va a llegar a muchas familias porque es dramático en muchos casos su funcionamiento. De todas formas, yo no quiero incidir en ello. Nosotros damos un voto de confianza. Entendemos que alguna vez habrá que arreglarlo y que ésta puede ser la fase final de ese arreglo. Por una parte, nos congratulamos por esos acuerdos y, por otra, en cuanto al funcionamiento, no tengo más que añadir.

Por lo demás, señor Ministro, quiero volver a agradecerle su comparecencia y la información que nos ha dado. También me gustaría saber qué es lo que pasa con esas firmas y esos acuerdos que en su día nos hicieron tanta ilusión. Pensábamos que ya estaban solucionados y no sabemos si existen problemas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Rebollo, entendiendo que se van a distribuir los diez minutos que tiene su Grupo en dos intervenciones.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Espero de su

benevolencia, señor Presidente, para que nos haga una pequeña seña.

Señor Ministro, a S. S. le consta la esperanza de nuestro Grupo cuando fue nombrado Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Desde el respeto, la elegancia y hasta el afecto que personalmente siento por S. S., pero distinguiendo el fondo y la forma, voy a tratar de poner sobre la mesa algunos puntos en lo que respecta al transporte terrestre, a correos y al servicio telefónico.

Por lo que se refiere a RENFE, señor Ministro, usted acaba de decir que se mantienen los objetivos, directrices y propuestas de actuación estratégica del Plan de Transporte Ferroviario.

Tengo que expresarle, señor Ministro, mi sorpresa y mi preocupación ante una afirmación tan rotunda, teniendo en cuenta que S. S. ha expresado el criterio en cuanto a la extensión programada de todo el ancho de vía europeo, a la red ferroviaria española, y al hecho de que se han rebasado las inversiones —no se ha dicho si ejecutadas o programadas— del Plan. Tal como yo tuve ocasión de expresar en esta Comisión en la anterior legislatura en varias circunstancias, debo reiterar que, por ejemplo el Madrid-Sevilla en alta velocidad de ancho europeo, está en estos momentos tres veces por encima de la cifra de inversión primeramente programada por el Ministerio.

Esto es muy grave, señor Ministro, porque si nosotros queremos (algo hay relacionado con el tráfico de influencias, en términos generales, aunque no estoy hablando ahora mismo de ningún tema concreto) atacar una de las fuentes de tráfico de influencias y de corrupción, cual es la de que se estén haciendo las adjudicaciones por el sistema de subasta, sabiendo a ciencia cierta que dándose las al mejor postor éste, a través de reformados y adicionales, está multiplicando muchas veces por tres los presupuestos iniciales con los que se llevó la contrata, mal andamos si el propio órgano de la Administración, sabe a ciencia cierta, cuando programa en sus Presupuestos Generales las inversiones que tiene que realizar, que está programándolas a la tercera parte de su valor real. Entonces no se puede, en modo alguno, hablar de predicar con el ejemplo, y no se puede establecer un marco de seriedad y de rigor para poder exigir a los demás que no se deslicen por la fácil vía de la corrupción. Tengo que decir las cosas así de claras, porque así de claras son.

Yo también, señor Ministro, en cuanto a RENFE quisiera expresar la esperanza aquí de esa flexibilidad —concepto al que también se ha referido— para la posibilidad de modificar puntos importantes del Plan de Transporte Ferroviario que están en relación con lo que debe ser esa voluntad de conexión nuestra red con la red europea, tanto en calidad, como en sus características técnicas. También le recuerdo, señor Ministro, que yo le dije que las inversiones en trenes y locomotoras de alta velocidad eran excesivas referidas al Madrid-Sevilla, y absolutamente extemporáneas por lo que respecta a su posible aplicación al Madrid-Barcelona, porque eso no iba a estar en los plazos establecidos, y ni siquiera hay un proyecto ni un trazado definitivo. Todavía hoy los medios de información ponían esto de relieve conectado con fuentes bien informadas del Ministerio.

Por lo que respecta a RENFE, yo quisiera pedir que, puesto que en el Programa 2000 se está hablando de ir hacia una mayor cogestión en las empresas públicas, empiecen por predicar empresas públicas como RENFE, por ejemplo, que es de la competencia de su Departamento, con el fin de que tengan mayor presencia las centrales sindicales en el consejo de administración, y que el personal laboral esté más representado.

En cuanto al servicio de correos, me ha dejado preocupado la referencia del señor Ministro al marco jurídico nuevo que se quiere dar a Correos. Solamente quiero hacer una pregunta. ¿Se va a respetar en ese marco jurídico nuevo la condición y derechos de los funcionarios que hoy integran los Cuerpos de Correos y Telecomunicación?

Por lo que respecta al servicio telefónico, señor Ministro, también ha pasado algo. Cuando se presenta el plan estratégico (parece que ya está rebasado y superado, aunque sea reciente, puesto que se está hablando de uno nuevo), se habla, para los optimistas, de un plazo de siete meses y, para los pesimistas, de un plazo de trece meses, para que las cosas adquieran un nivel de normalidad. Han pasado ambos plazos y estamos viviendo unas condiciones que sinceramente pienso que, en líneas generales, son peores que las que teníamos en aquellos momentos, aunque reconozco el esfuerzo de la compañía y, sobre todo, esa honradez y puntualidad en la información, lo cual abre un margen de esperanza.

A propósito de eso, señor Ministro, yo le preguntaría qué previsiones hay respecto a la firma de un nuevo contrato porque han cambiado muchas cosas y creo que es hora de revisarlo en profundidad. En ese nuevo contrato, si es que se va a hacer, ¿se establecerá que los niveles de calidad y los parámetros de prestación sean fijados por el Gobierno y controlados por un organismo independiente? Señor Ministro, usted habló de tarifas. ¿Se va a introducir en la estructura tarifaria el concepto de descuento para volúmenes y esas tarifas se van a adaptar genéricamente a los costes? ¿En el año 1992, podemos tener la seguridad de que el régimen de monopolio se limite exclusivamente a los denominados servicios portadores, liberando a los servicios finales básicos?

En cuanto a telefonía rural y a las pequeñas áreas demográficas, habló el señor Ministro de no discriminación de tarifa respecto a los núcleos urbanos de mayor importancia. Yo le quiero hacer una pregunta muy concreta: ¿Esto se refiere también a las cuotas de enganche? ¿Obteniendo beneficios vamos a seguir soportando, desde el ángulo de un servicio público, la vergüenza de que se estén pagando cuotas que superan a veces con creces el medio millón de pesetas para esas cuotas de enganche?

Por lo que respecta a televisión, solamente le quiero hacer una pregunta, señor Ministro. ¿Contempla el Gobierno, en el cuatrienio, la posibilidad de extensión de las concesiones, al margen o límites técnicos que permitan las ondas?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Santos Miñón tiene la palabra.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Ministro, gracias por su presencia voluntaria en la tarde de hoy, por la disposición que ha manifestado de contestar a nuestras cuestiones y de incluso asumir algunas de aquellas que nosotros planteemos a lo largo de esta tarde. Me voy a concretar a tres materias principalmente: turismo, transporte, tanto aéreo como marítimo, y luego haré una pequeña incidencia respecto a radiotelecomunicaciones.

Respecto al turismo, nos preocupa comprobar que siendo uno de los capítulos más importantes de ingresos de nuestro país y básico, sobre todo en las Islas Canarias, en la referencia que ha hecho en cuanto a Canarias se ha limitado exclusivamente a decir que en Fuerteventura ha habido incremento de turismo, sin hablar en absoluto del resto de las islas donde la disminución en la afluencia turística es importante y se prevé una reducción todavía mayor, con un grave riesgo para el mantenimiento de la industria turística en nuestras islas. A ello debemos añadir que de las peticiones que se han formulado sobre concesión de ayudas, a efectos de mantener, ampliar y mejorar las instalaciones turísticas, solamente se ha resuelto aproximadamente un 10 por ciento, quedando el resto pendiente de resolución. Esperamos que se pueda resolver con la mayor brevedad, para ofrecer, tal y como parece que su Ministro pretende, un turismo de calidad y que efectivamente vuelva a recuperarse la tónica que hasta ahora existía en Canarias de incremento progresivo del turismo a lo largo de los años.

Dentro del mismo tema, nos preocupa gravemente no haber oído referencia alguna sobre posibles medidas a adoptar de cara al mantenimiento o mejora del turismo en cuanto a la apertura de los países del Este. Si hasta ahora tenían una cierta afluencia, es indudable que con su apertura va a incrementarse de forma sustancial, lo cual lógicamente va a repercutir de una forma directa en el turismo que se recibe en España.

Se precisa incrementar el número de las Escuelas Oficiales de Turismo donde se imparta una enseñanza adecuada y se prepare a quienes deseen tener dicha profesión. Hay que tener en cuenta que la entrada en vigor del Acta Unica Europea, con la libre circulación de mano de obra, puede repercutir de forma importante en la obtención de puestos de trabajo para aquellas personas que no estén debidamente preparadas.

He de incidir en una cuestión ya tocada por el portavoz del Grupo Mixto respecto a los tour-operadores y a la libertad con que se les ha dejado actuar. Se puede decir que en Canarias actúan libremente, a su antojo. Incluso en determinados círculos se afirma que los causantes de esa crisis turística que se está viviendo en la isla viene precisamente motivada por los tour-operadores extranjeros. Por ello, se plantea incluso la posibilidad de que fomentado por el Ministerio se llegara a constituir un tour-operador nacional que evitase esas disminuciones en los flujos del turismo.

Nos ha extrañado, aunque vemos que se sigue la misma tónica, que al mencionar la red de Paradores Nacionales y las diversas actuaciones que se iban a llevar a cabo con respecto a ellos, el señor Ministro no haya hablado

de los paradores canarios. No ha hablado para nada del Parador de Tejeda, que lleva años con la hospedería cerrada y en el que solamente está abierta la parte de bar restaurante; las Cañadas debe estar en una situación similar, aunque sabemos que ahí puede haber algunos problemas con la Comisión de protección del Teide. Sin embargo, creo que la red de Paradores del Ministerio en Canarias también precisa de mejoras, de adaptaciones y de puestas al día.

En cuanto a transportes (aunque aquí la competencia a veces parece compartida con el Ministerio de Industria), es necesario que se incrementen los vuelos a Canarias, porque nos supone enormes problemas conseguir plazas libres. Podrá decirme que la ocupación es del 75 por ciento, como en alguna ocasión me ha contestado el Ministro. Eso si se hace el cómputo general de todos. Hay determinados vuelos que si bien es necesario mantener, su ocupación no es plena, mientras que hay otros —que son principalmente los primeros y últimos del día— cuyo número necesita incrementar porque en muchísimas ocasiones vienen completamente repletos y las listas de espera son considerables. Canarias necesita, ya que es su único medio de acceso al territorio peninsular, un incremento y una mejora en las condiciones de vuelo. Directamente relacionado con los vuelos está la necesidad (voy más allá que el portavoz del Grupo Mixto) de que España piense en la instalación de una estación de control de los vuelos a Canarias y que no nos hagan depender de Portugal o de Casablanca, como el último día en que nos desviaron por Almería, atravesamos todo Marraquech, nos hicieron dar dos vueltas por encima de Agadir, para al final, hora y media después de la hora prevista de llegada, dejarnos en Las Palmas.

Es necesario dotar las propias instalaciones aeroportuarias del personal requerido. Asimismo se necesita, fundamentalmente en Lanzarote, un médico que esté en el aeropuerto. Ha habido casos graves que se han podido solucionar. Esos se solventaron, pero es posible que puede ser que futuros, no. En el mismo aeropuerto de Gran Canaria la dotación no está completa y, en muchas ocasiones, falta.

Respecto al transporte marítimo, nos interesaría saber en qué situación se encuentra el plan de revisión de los buques, que parece que está en este momento al 25 por ciento, porque creemos que gran parte de los problemas que se ocasionan se deben a que la inspección no ha actuado debidamente. Nos encontramos con el caso, por ejemplo, del Aragón, que gran preocupación ha ocasionado y está causando en Canarias. En estos momentos, incluso en Madeira se estima que la marea negra que se ha generado en sus costas ha sido provocada por el tipo de petróleo que transportaba el «Aragón», y nosotros tememos, además, que pueda llegar en algún momento a afectar a las costas canarias con la gravedad que eso supondría, tanto desde el punto de vista turístico como desde el de la pesca extractiva. El Gobierno canario ha pensado y tiene en proyecto la constitución de un congreso mundial de contaminación marítima. Sería preciso saber si el Ministerio estaría dispuesto a prestar su ayuda, su cola-

boración, qué tipo de ayuda sería y hasta dónde podría abarcar, porque creemos que es necesario, de una vez por todas, regular esa materia que puede ocasionar la pérdida de gran parte de la vida animal sobre la faz de la tierra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santos, su Grupo ha agotado el tiempo ampliamente. Le rogaría que terminara con rapidez.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Una última cuestión nada más, gracias señor Presidente. Se trata de una pregunta referente a emisoras. ¿Tiene prevista el Ministerio alguna actuación de cara a las llamadas emisoras comunitarias o culturales, sin ánimo de lucro, cuando las mismas están reconocidas en todos los países europeos y en los más avanzados de América?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa por Catalunya tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia ante esta que podríamos llamar primera clase de un curso en el que todavía tiene que pasar la reválida, y quizá por esto nos ha ahorrado una parte de lo que acostumbraban a ser las primeras lecciones, que es hablarnos de la importancia de la asignatura.

Creo que ha estado modesto respecto a su Ministerio, porque de su Ministerio, en definitiva, dependen en buena parte las posibilidades de que exista un crecimiento económico satisfactorio o que se produzca un estrangulamiento y un descolgarse del conjunto europeo. Sin que crea que sea éste el tema central, querría aprovechar la ocasión para manifestar que quizá tenemos dificultades en ocasiones para hablar sobre la política de su Ministerio porque existen competencias que afectan directamente a su Departamento, que están en manos de otros. Es difícil hablar de transportes en plenitud con usted cuando competencias importantísimas en materia de transportes dependen del MOPU o del Ministerio del Interior en cuanto a la ordenación del tráfico.

Nos ha anunciado, aparte de medidas concretas en cada uno de los aspectos que comprende su Ministerio, cuatro grandes tipos de actuaciones para esta legislatura, la primera de las cuales es dotar de autonomía a las áreas de gestión de su Ministerio, procediendo a los cambios jurídicos de los entes que gestionan los servicios públicos, a efectos de conseguir de ellos, me parece que ha dicho, unos criterios de gestión empresarial. Esta es la primera cuestión que le quisiéramos plantear, porque nos tiene profundamente preocupados desde el punto de vista de cómo se llevarán a cabo estos cambios. Hemos leído en la prensa que es posible que vía Ley de Presupuestos Generales del Estado se proceda a estos cambios anunciados, con lo cual, señor Ministro, le querríamos anunciar nuestra total disconformidad con este tipo de procedimientos. Si existen estos cambios, creemos que es necesario que se aprueben a través de unas leyes específicas y discutidas también específicamente en cada uno de estos casos.

Nos ha hablado también de unas medidas de carácter legislativo sobre las que en principio no tenemos nada que objetar, pero creemos que ha olvidado, como mínimo, una ley cuyo estudio creemos fundamental, que es la relativa al plan general de transportes. A través de su exposición hemos ido viendo el ferrocarril, el transporte aéreo, el transporte marítimo, etcétera, pero nos ha faltado un planteamiento de conjunto en el cual se sitúen cada una de estas áreas dentro de un ámbito global, dentro de un contexto general que nos permita analizar si cada una de estas medidas concretas es buena o no. Difícilmente se pueden analizar cada una de estas medidas concretas si no las tenemos situadas dentro de un plan conjunto que prevea cuál ha de ser el futuro del área de transportes. También echamos en falta otras leyes de las que hablaré más adelante a lo largo de mi exposición.

Repasando algunas de las áreas que nos ha citado, tengo anotado que primero nos ha hablado del transporte por carretera y de cuestiones quizá no de primera magnitud. Le querríamos recordar la necesidad de transparencia y de buena gestión en la empresa ENATCAR y sus empresas participadas.

También le querríamos señalar que es función del Ministerio la inspección de los transportes por carretera, y, según nuestras informaciones, la plantilla existente para acometer tal función es totalmente insuficiente —parece ser que no llegan a 50 inspectores en total en el conjunto del territorio— y, por tanto, existe una dejación en esta materia tan importante desde todos los puntos de vista, entre otros, el de garantizar la seguridad.

Finalmente, sobre la materia de transportes por carretera, le querríamos preguntar cuándo se va a cumplir el establecimiento de la tasa por infraestructuras que prevé la LOT en el transporte por carretera.

En cuanto al transporte por ferrocarril, creemos que si lo comparamos con los módulos europeos, podemos afirmar que por lo que se refiere a las líneas de largo recorrido, las comparaciones son buenas, estamos en un buen nivel. En cuanto a lo que se denominan trenes de cercanías, servicios regionales y transportes por mercancías, las comparaciones son francamente negativas para nosotros. Ha hablado el señor Ministro, y por tanto me ahorro la crítica, de lo que hace referencia al transporte de viajeros de cercanías. Quisiera recordar que a nivel europeo, por lo que hace al transporte de mercancías, la parte del ferrocarril es la mitad que en el resto de los países de la Comunidad Económica Europea. Creemos que aquí también hace falta un nuevo plan de transportes ferroviarios con rango de ley que redefina las prioridades y que sitúe todos estos temas, sobre los cuales se está discutiendo últimamente, dentro de un contexto global.

El tren de alta velocidad está muy bien, el ancho de vía está muy bien, el plan de cercanías está muy bien, pero todo necesita unas inversiones que cada vez que se hace un nuevo cálculo son inversiones superiores. Por tanto, es necesario priorizar sin caer en tentaciones de ir a parar a planes vistosos, a planes espectaculares, que quizá no sean los más necesarios para el conjunto de la población.

Quiero también aprovechar la ocasión para reclamar el

más exquisito cuidado con las agresiones al medio ambiente que se están produciendo en las grandes obras de infraestructuras, en este caso ferroviarias, en el tren de alta velocidad. Creemos que no es suficiente destinar una partida, parece ser, de 3.700 millones de pesetas para paliar los desastres cometidos, sino que es necesario evitar en lo posible que estos desastres se lleguen a producir y que en la planificación del medio se tengan perfectamente en cuenta las necesarias agresiones al mismo.

En cuanto al servicio de Correos y Telégrafos creemos que existe, tal como ha dicho el señor Ministro, un mal funcionamiento evidente y que se están paliando las insuficiencias traspasando los servicios más rentables del mismo a la iniciativa privada. Sólo en el área de Barcelona se calcula —y digo se calcula porque muchos son lugares de trabajo de la economía sumergida— que hay entre diez o doce mil mensajeros privados haciendo funciones que le corresponderían al servicio de correos y que están haciendo una competencia desleal a este servicio por sus condiciones especiales de contratación.

Los problemas del servicio de Correos están muy claros. Existe una descapitalización evidente, no se le está dotando de las nuevas tecnologías adecuadas, hay una plantilla insuficiente y un abuso del personal eventual, que, por tanto, digámoslo claramente, está mal preparado, porque es personal que viene a trabajar por poco tiempo y que cuando ha aprendido un poco el oficio lo abandona. Es necesario ir a una ley de servicios postales, debidamente pactada, no hecha de forma subrepticia —como he dicho al principio de mi intervención— a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, sino pactada con los sindicatos, usuarios, ayuntamientos y comunidades autónomas para conseguir que tengamos unos servicios postales a la altura de las necesidades actuales. Existe también en el servicio de correos una falta de dirección que se pone en evidencia porque en los últimos siete años ha habido tres secretarios generales y cinco directores generales, con lo cual es imposible que haya habido una política de continuidad satisfactoria en esta línea.

Por lo que se refiere a Telefónica, no hace falta que hablemos de su mal funcionamiento que además, según parece, reconoce la misma Compañía. Sólo quiero recordar que en el año 1984 el gabinete de estudios de dicha Compañía había avisado —creemos que con tiempo suficiente— de las necesidades que se estaban planteando, y no se emprendió una vía de solución clara hasta que el desajustado se había producido. En este sentido debemos denunciar que se están produciendo incumplimientos en la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, porque aún no está elaborado el plan nacional de telecomunicaciones, previsto para diciembre de 1988, ni se ha redactado todavía el nuevo contrato con la Telefónica, que también estaba previsto que estuviera aprobado en la misma fecha, de acuerdo con dicha Ley. Al mismo tiempo, se nos está amenazando por parte de la Compañía, para suplir sus deficiencias financieras, con un nuevo sistema tarifario que es de prever que afectará muy especialmente a los ciudadanos con un menor nivel de renta; es decir, será más barato hablar con el extranjero —normalmente para

las empresas— y más caro hablar con el vecino. Es urgente, tanto en el caso de teléfonos como en el de correos, atender la que fue una recomendación del informe del Defensor del Pueblo en el año 1988 y establecer un código de derechos del usuario que permita al mismo no ser víctima de total indefensión ante las posiciones de estos servicios.

En cuanto al tema de radio y televisión, nos felicitamos de que esté prevista una ley que vaya a legalizar las emisoras locales, gestionadas por ayuntamientos o entidades sin ánimo de lucro, que creemos que han venido dando un servicio excelente en estos años. Creemos, señor Ministro —me parece que no lo ha mencionado—, que también haría falta regular las televisiones de carácter local.

Quisiera aprovechar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Armet, le ruego vaya concluyendo porque ha sobrepasado ya ampliamente su tiempo.

El señor **ARMET COMA**: Termino en dos minutos, señor Presidente.

Quisiera aprovechar mi intervención en este apartado para —sin entrar en polémica sobre el fondo del asunto— solicitar del señor Ministro que sean anuladas las dos multas de ocho millones de pesetas impuestas a la entidad «Acció Cultural del País Valencià» con motivo del conflicto habido por la recepción de TV-3 en el País Valenciano. En estos momentos en que la televisión valenciana, canal 9, empieza a poder verse en Cataluña y está prevista toda una campaña de extensión de dicha televisión, creemos que sería un acto de buena voluntad por parte del señor Ministro que se procediera a la legalización de la televisión valenciana en Cataluña, de TV-3 en el País Valenciano y que sean anuladas las sanciones.

Finalmente, y por lo que se refiere al turismo, creo que las cifras que nos han dado no son una casualidad, sino que marcan el inicio de una tendencia que será muy difícil de parar. Creer que el turismo podrá continuar sobre la misma base de un turismo de masas y un turismo barato pienso que es equivocarse, porque hay mercados mucho más baratos. En este sentido tan sólo quiero recordar la necesidad de ir a una reconversión del sector, haciendo un gran esfuerzo en la Formación Profesional, y quisiera citar aquí muy especialmente la necesidad de salvaguarda y recuperación ecológica de nuestros parajes naturales, que han sido en el origen la causa del «boom» turístico, siendo su degradación progresiva uno de los motivos de su bajada.

Para terminar, señor Ministro, le agradecemos su intervención y esperamos tener algún día una visión más global de los temas que afectan a su Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario catalán (Convergència i Unió), en primer lugar tiene la palabra el señor Sedó, al que recuerdo que tienen un total de diez minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Gracias, señor Ministro, por

su presencia. Como es habitual en nuestro Grupo, haremos una intervención concreta, relativamente breve, y, por consiguiente, no se preocupe, señor Presidente, porque nos moveremos dentro del tiempo que nos fijan.

Señor Ministro, he ido tomando notas de su intervención y respecto a ellas tengo algunas observaciones que hacer. No son de tipo general, ni son preguntas, sino que son observaciones a las que en algún caso se podría añadir un interrogante detrás. No van en el sentido de que me conteste, pero si algo puede decirnos se lo agradeceremos.

Nos ha expresado usted su programa de forma muy general dado el amplio campo de su Ministerio. Voy a entrar en tres o cuatro puntos concretos. En primer lugar, dentro del transporte terrestre, cuando S. S. ha hablado del contrato-programa Estado-RENFE, o del contrato-programa con FEVE, entiendo que el tema ha ido funcionando bien. Recuerdo alguna intervención mía durante el debate de Presupuestos de hace algunos años (no era usted Ministro) sobre el contrato-programa de transporte en la ciudad de Barcelona. En 1983 terminó el antiguo contrato-programa y desde entonces la ciudad de Barcelona, con sus grandes problemas de transporte, respecto del cual incluso en estos momentos el Ayuntamiento intenta dar a empresas privadas el transporte exterior nocturno, se encuentra con que el contrato-programa, preparado y estudiado, según tengo entendido con el acuerdo de su Ministerio, está todavía por firmar. La Comunidad Autónoma en este contrato-programa, según tengo entendido, tiene que intervenir pagando un tercio de las inversiones, que, según me consta, se están haciendo, pero no se llega a completar lo que verdaderamente se necesitaría para el transporte de la ciudad de Barcelona incluso ante lo que significa el año 1992. ¿Está en el Ministerio de Economía? No lo sé y quisiera que me hablase algo, si puede, sobre este tema.

Otro asunto es el Plan de Transporte Ferroviario. Nos dice que considera vigentes, como marco, los objetivos y las directrices —y se ha comentado antes por otro interviniente—, pero nosotros creemos que los objetivos-directrices del actual Plan de Transporte Ferroviario quizá deberían modificarse. En la anterior legislatura, tanto en Comisión como en Pleno, tratamos este problema. Tuvimos intervenciones felicitándole —y continuamos haciéndolo— por la gran decisión que se tomó en el cambio del objetivo general del transporte ferroviario, pero creemos que este Plan de Transporte Ferroviario quizá queda obsoleto y debería modificarse dentro del marco que pueda aportar el estudio de RENFE y las perspectivas que políticamente el Gobierno le quiera dar.

Cuando hablo del estudio de RENFE, quiero manifestar que a finales de la anterior legislatura en esta Comisión habíamos creado una Ponencia para ir conociendo este informe de RENFE. Ahora nos encontramos, con el cambio de legislatura, con que el estudio de RENFE, como usted dice, está presentado al Gobierno y, por tanto, será aprobado, llegará a esta Cámara dentro de bastante tiempo, porque, por desgracia, el retraso de los documentos que llegan a la Cámara es mucho, y la Comi-

sión se enterará del informe de RENFE y de las posibilidades de cara al futuro, sin que la cámara se pueda manifestar sobre el mismo, pues ya estará aprobado, y le puedo asegurar, señor Ministro, que en esta Comisión hay personas preparadas para poder aportar cosas a estos estudios, para aportar cosas al nuevo plan que puedan tener, en el sentido positivo de mejora sin ningún tipo de catastrofismo, porque los miembros de la Comisión somos representantes del pueblo, hemos sido votados por él y conocemos muchas cosas que le interesan. Por tanto, pido a la Presidencia y a usted mismo que la Ponencia pudiese volver a actuar.

Nos hablaba respecto al tren de alta velocidad del tramo Madrid-Sevilla para 1992. Yo pienso que usted no nos ha dicho realmente nada sobre algo que es importante, pues significa la unión con Europa, y queda incompleto totalmente el esquema de alta velocidad, con el ancho de vía nuevo en el Madrid-Sevilla si no hablamos del Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera. ¿Para cuándo? En estos momentos este tema está en el aire, pero ello comporta la posibilidad —y lo voy a unir con otros temas de turismo— de entrada del ferrocarril hasta la zona de Barcelona, en el tramo Barcelona-frontera, con, incluso, en el área próxima al aeropuerto, una terminal de este tipo de ferrocarril, que en el puerto de Barcelona hay la posibilidad de la ampliación de un área de manipulación de mercancía antes de su distribución. Todo esto lo ligaría con la ampliación actual del aeropuerto de Barcelona, que fijamos para 1992, aunque somos muchos los que creemos que no es por el problema de las Olimpiadas de 1992, sino que la ampliación del aeropuerto de Barcelona se exige porque residen seis millones de habitantes dentro de la Comunidad, y, por tanto, ya era necesaria de por sí, pero nunca se ha hablado —al menos no lo he oído— sobre si hay posibilidad, o incluso algún proyecto, de ampliación de la terminal de mercancías. Iría ligado con el tema del ferrocarril, ampliación del puerto, etcétera.

Señor Ministro, entrando en el último tema que voy a tratar, que es el del turismo, tengo que felicitarle, francamente. En ninguna intervención de otro Ministro que haya ocupado anteriormente esta responsabilidad se había hablado tanto, aunque alguien lo ha considerado insuficiente, de turismo. Siempre era una cosa por la que se pasaba muy por encima. Usted nos ha dado algunos datos estadísticos, que no creo que sea necesario comentarlos, pero lo que está bien claro es que pasamos de una época de crecimiento a una de consolidación, usted le llama de estabilización, y debido a esto han realizado estudios, han invitado a hacer cambios en la política turística a base de encuentros, usted habla de cinco, pero es verdaderamente importante que en estos encuentros estén todas las partes. Me puede decir que la Comunidad Autónoma de Cataluña no ha estado en algunas reuniones, pero es que quizá deberíamos dar más importancia al hecho de que las Comunidades Autónomas, todas las que tienen competencias exclusivas, tienen responsabilidades sobre turismo, quieren trabajar bien sobre este tema, pero las convocatorias quizá deberían hacerse de otra manera, no de hoy para mañana y casi casi tratándolas como si

fuesen un grupo de hoteleros cuando dicen: que venga la Comunidad Autónoma. Hay muchos temas a tratar y hay muchas ganas de trabajar en temas como el análisis de los servicios, aeropuertos, carreteras, teléfonos, correos, que conciernen al turismo. Es muy importante lo que ha manifestado sobre los cinco puntos objetivo de turismo.

Para terminar, me da la impresión de que puede ser positivo lo que se recoge en el quinto punto, en el que habla de la mayor racionalización de la gestión de los centros hoteleros del Estado, de los paradores, es decir, el hecho de que los traspasos a la Comunidad Autónoma de los paradores de Cataluña pueda ser inminente, por cuanto como otras veces los hemos reclamado, y cuando nos habla de modificaciones, de ampliaciones, de nuevos paradores, no nos cita ninguno de Cataluña, quiero entender que a lo mejor es que nos los va a traspasar pronto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, haga uso de la palabra, pero con toda brevedad, porque su Grupo ya ha agotado los diez minutos.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Con toda brevedad, quiero hablarle, señor Ministro, de las televisiones locales, a raíz de la noticia que nos ha dado en el sentido de que en esta legislatura tiene previsto aprobar una serie de normas reguladoras de dicho tipo de televisión.

Usted es consciente de la importancia del fenómeno de las televisiones locales. No tengo que decirle que sólo en Cataluña hay entre ochenta y noventa televisiones de tipo local, supramunicipal y comarcal que están emitiendo en la actualidad. En definitiva, están haciendo uso de un derecho constitucional, que es el de expresar y difundir libremente pensamientos, ideas u opiniones, y también del derecho a la producción y creación artística, científica y técnica, así como del derecho a comunicar o recibir información, derechos todos ellos que contempla y protege el artículo 20 de la Constitución. Sabe también el señor Ministro que, a partir de la aprobación de la Ley de televisiones privadas, no sólo no se les ha brindado la posibilidad de legalizarse a estas televisiones, sino que incluso la Ley les permite a ustedes, al Gobierno, cerrarlas sin más e incautar los equipos y aparatos de emisión. Estas televisiones también sabe el señor Ministro, pero se lo quiero recordar, que no actúan ni emiten con finalidad de lucro, sino que, en definitiva, nacen de la iniciativa de gente joven, de gente con una visión cultural muy amplia, que quieren aplicar los últimos adelantos de la técnica que posibilitan el uso de la televisión. En definitiva, entiendo que no debe molestarles ese tipo de iniciativas y querría que me aclarara si esa regulación de las televisiones locales va a consistir en la legalización del fenómeno de dichas televisiones tal como lo entendemos en la actualidad, o bien se va a limitar a la legalización o a la regulación del tema del cable, cosa que me ha parecido entender de una aclaración posterior del señor Ministro.

Sin moverme del ámbito televisivo, y con ello termino, sabe el señor Ministro que Acció Cultural del País Valencià, una entidad que nace de la sociedad civil, se dedica hace un tiempo a recabar fondos para instalar una serie

de reemisiones que permitan la visión de la televisión de Cataluña en dicha Comunidad. Posteriormente, con la puesta en marcha del canal autonómico valenciano, una entidad similar que también nace de la sociedad civil intenta hacer un trabajo parecido al de Acció Cultural en lo que es la Comunidad Autónoma de Cataluña. En este momento, Canal 9, la emisora autonómica valenciana, se ve en las comarcas del sur de Cataluña, y los reemisores de TVE-3 han sido cerrados por orden de su Ministerio. Además, penden una serie de multas sobre la entidad promotora de estos reemisores, por unas circunstancias que son bien conocidas.

Querría saber —y con esto termino— si va a continuar su Ministerio con la política de mano dura que impide la captación de las televisiones autonómicas en comunidades autónomas distintas, y muy especialmente si en el caso presente va a haber un cambio de política que permita que la televisión catalana pueda ser vista en Valencia y la televisión valenciana pueda continuarse percibiendo en Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Mi Grupo, señor Ministro, también valora positivamente su comparecencia en esta Comisión, pero desearía que tuviera un rendimiento para la sociedad, porque hasta la fecha no hemos oído nada más que ambigüedades y S. S. ha estado nadando entre dos aguas.

Se da la circunstancia de que usted era Ministro en la legislatura anterior y ahora continúa. Esa continuidad tiene una ventaja doble: para S. S. porque sigue en la noble tarea de gobernar, y para nosotros porque nos permite disponer de antecedentes de su comportamiento político. Sencillamente, S. S. inaugura gestión ministerial, pero no virginalmente, lo que quiere decir que conocemos ya su seriedad ante las promesas anteriores.

Empecemos por RENFE. El 11 de abril pasado, pronto hará un año, S. S. hablaba en el Senado de lo despacio que circulaban los trenes de RENFE y de una serie de calamidades de esta red. Hoy, al cabo del año, S. S. corrobora aquello. Da un poco de tristeza que, pasado un año, S. S. tenga que hablar en los mismos términos de RENFE. Pero es que se da la circunstancia de que aquella verdad que usted dijo en el Senado hace casi un año fue incompleta, porque debió de aderezarse con otra serie de hechos que voy a citar, puesto que van a afectar al futuro del ferrocarril español.

Voy a referirme a la adjudicación de 24 trenes de alta velocidad y 75 locomotoras de gran potencia por motivaciones políticas, entre otras, el terrorismo, y, sin embargo, no ha habido ni un solo síntoma de reducción de la violencia. Adjudicación a Alsthom, asesorada por consultores de comunicación y dirección, propiedad de un exsecretario del Presidente del Gobierno y, por tanto, con cierto atisbo de tráfico de influencias. Cuantificación artificiosa de los sistemas multicriterios para forzar aquella adjudicación. Inquietante desproporción entre las ne-

cesidades razonables y el material adquirido; no hay, señor Ministro, cinco millones de viajeros que vayan a utilizar cada año el corredor Madrid-Sevilla de alta velocidad, que sería lo razonable para esas 24 ramas y esas 75 locomotoras de gran potencia. Un calendario de entregas y pagos totalmente nefasto, ya que España anticipa exageradamente el dinero. Cuando España reciba el 46 por ciento habrá abonado ya el 83 por ciento de la factura.

Habría que añadir, señor Ministro, la increíble improvisación del coste de la línea de alta velocidad de Madrid a Sevilla, que se ha disparado y, de momento, parece ser que se ha duplicado. Nos gustaría conocer exactamente cuánto va a importar ese proyecto.

Hay un hecho que en más de una ocasión hemos planteado. Señoría, usted llevó al Consejo de Ministros la decisión del cambio de ancho de vía, respondiendo a los argumentos de la oposición, decisión que, por supuesto, le honra, pero hay algunas cuestiones referidas a ese cambio que convendría dilucidar. Por ejemplo, ¿es solidario todo el Gobierno, incluso el señor Ministro de Economía y Hacienda, con esa decisión del cambio de ancho de vía? ¿Es consciente el señor Ministro de la delicadeza de la operación en que se embarca? Quiero decir que está expuesto al fracaso más rotundo si no derrocha racionalidad en la sustitución progresiva de ese ancho de vía.

En esta operación hay muchas zonas españolas que están sensibilizadas. Por ejemplo, hay una gran preocupación sobre el túnel de Benasque con el enlace de la zona de levante, de Valencia, Alicante y Castellón. Están los graves problemas de La Rioja, que ha planteado continuamente. Existe el oeste español marginado con esa ruta de la Plata, que debiera acabar en el puerto de Pajares. También muchos españoles quisieran conocer, señor Ministro, el número de paradas que el tren de alta velocidad va a tener entre Madrid y Córdoba.

En relación con el plan de extensión de ese ancho de vía usted no ha cumplido, puesto que en varias ocasiones ha prometido entregar a esta Comisión ese estudio de viabilidad. Hoy dice que ya lo tiene RENFE terminado y que el Consejo de Ministros lo acomodará a su calendario. Conociendo las perezas anteriores, para nosotros queda otra vez aplazado «ad calendas graecas».

Parece razonable pensar que dada tanta incidencia, improvisación y cambio, lo que hay que hacer en la red no se parece nada a lo que prevé el PTF. O sea, sencillamente, que el PTF está obviamente descalificado. ¿Cuándo se va a dar el paso necesario para adaptar el PTF a la realidad? Por primera vez se reconoce en esta Comisión por el señor Ministro que a ese PTF, que era inamovible, hay que dotarlo de cierta flexibilidad.

A RENFE, señor Ministro, le pasa algo, mejor dicho, le pasa de todo. Veámos. Expropia terrenos para el TAV sin las aprobaciones municipales, como en el caso de Getafe; cesa a los directivos de DATSA, su filial de paquetería. También tuvo que cesar al Presidente de ENATCAR por presunta malversación de fondos. ¿Qué ocurrió? ¿Por qué no se privatiza ENATCAR, señor Ministro? La Inspección de Trabajo sanciona a RENFE con 32 millones por fraude a la Seguridad Social al haber contratado a trabaja-

dores con sueldo inferior a lo estipulado en el convenio vigente, o sea, por explotarles. Opera con cláusulas de blindaje en las contrataciones de directivos, mientras que otros se van en una auténtica diáspora. Las enajenaciones fueron escandalosas en algún caso, como el de Zaragoza. Los accidentes siguen. Está el caso reciente de Arévalo. Las barras compradas a la British Steel Corporation para el carril de alta velocidad son, en parte, inservibles, hay que aprovecharlas en el Mediterráneo.

En el Senado, en esa fecha que he citado, usted prometió el plan de cercanías de Madrid. El 31 de mayo de 1989 RENFE anunció un plan de 75.000 millones para acelerarlo. Otra vez no ha debido cumplir S. S., puesto que hace seis días mil personas han cortado la vía en Leganés en protesta por el mal servicio, y al día siguiente arrasaron la estación de Villaverde Alto.

Finalmente, le rogamos la contestación a la siguiente pregunta. ¿Puede garantizar que a la oficina de la Empresa AMPER SERVICIOS, de Sevilla, en sus trabajos para el proyecto de alta velocidad, se le van a exigir con rigor las estipulaciones de la Ley de Contratos del Estado en cuanto a adjudicaciones de obras y servicios? Hago esta pregunta señor Ministro, porque se ha dicho que uno de los responsables de esta empresa pública es hermano del Vicepresidente del Gobierno.

Otra gran verdad que usted dijo en esa fecha —pasando ya al tema de Telefónica— es que los ciudadanos están percibiendo un sensible deterioro del servicio telefónico. Es una expresión suya bastante benévola, porque el señor Solana la había calificado de caos y el actual Presidente, señor Velázquez, de desastre este verano en la Universidad Menéndez Pelayo. No descubrieron nada, porque ya el informe McKinsey había detectado ese caos no sólo en el servicio exterior, sino en la organización interna. Pero el hecho no es ninguna excepción, dentro del fracaso estrepitoso del funcionamiento de los servicios públicos en el Gobierno socialista, torito, señor Ministro, que le ha tocado lidiar a usted y que lo tiene muy resabiado.

En cuanto al plan especial de actuaciones de Telefónica, también hay que comentar que se ha desarrollado con una absoluta tibieza, ya que partió en julio de 1988 con un plan de espera de 586.407 peticiones, y lo previsto era terminarlo en diciembre de 1989 con 398.999 peticiones. Sin embargo, según nuestros datos, este plan ha terminado con 503.249, cifra muy superior a lo que se había proyectado. Pero es que se da la circunstancia de que el máximo se dio en agosto de 1989, con 635.000 teléfonos en espera, y viendo que no se podía alcanzar, se adelantó hace seis meses la cifra de 495.000 que ha sido superada, a pesar de la prudencia explicada por Telefónica en el mes de agosto.

No nos vale en este momento, señor Ministro, los artificios que se puedan emplear, por ejemplo, no incluyendo en estas estadísticas los teléfonos que tienen asignado número, porque se puede dar la circunstancia de que tengan asignado número y tardar mucho tiempo en tener servicio, porque haya otros problemas de canalizaciones o de pares u otros asuntos.

Las peticiones que están aseguradas para dar de alta se vienen guardando, según nuestras noticias, porque se sabe que tienen número, y en el mes de enero se sacan, se introducen en el sistema informático y se dan de alta, con lo cual no pasan nunca por la lista de espera. Algo parecido a lo que a veces se viene haciendo en este país con el paro.

Nuestros cálculos totalizan para ese cómputo cerca de 40.000 peticiones, las cuales, sumadas a las anteriores, al acabar el plan harían más de 543.000 esperas, con lo cual quiero decir que el plan especial de actuaciones de Telefónica también ha sido relativamente un fracaso.

En el campo de las telecomunicaciones es donde usted, señoría, bate todo un récord de compromisos incumplidos. Veamos. En esa sesión del Senado usted dijo textualmente: Próximamente, el Gobierno aprobará el decreto sobre el plan para la onda media. Estoy hablando de radiodifusión, y usted falló.

En cuanto a licencias de emisoras de frecuencia modulada, ustedes han aprobado el correspondiente plan técnico, pero practicando un sectarismo impropio de un Estado de derecho, pues de las 250 emisoras, al menos 70 han ido a una red especial adicta a personas de su partido, señor Ministro.

Usted prometió que, de acuerdo con la LOT, a finales de 1989 se aprobarían los decretos de desarrollo reglamentario, ya que la homologación y la liberalización de equipos es tarea urgente. Le pregunto también si falló.

Igualmente, usted dijo entonces que era inminente el nuevo contrato entre el Estado y RENFE. Falló también; no cumplió. Hoy nos vuelve a dar otra prórroga.

Ustedes impusieron un indeseable y excesivo grado de intervencionismo en la LOT y, desde luego, a contracorriente de las recomendaciones del libro verde de las telecomunicaciones de la Comunidad Económica Europea. A pesar de ello, usted también, señor Ministro, ha fallado en regular el Consejo Asesor de Telecomunicaciones, y tampoco ha cumplido, como se ha puesto ya de relieve por otros intervinientes, su obligación legal de establecer el primer plan nacional de las telecomunicaciones.

Para rematar esta parte de mi intervención relativa a las comunicaciones, señor Ministro, quisiera hacerle las siguientes preguntas: Con un 14 por ciento de la red telefónica digitalizada, ¿estamos preparados para abordar la red digital de servicios integrados? Como usted sabe, la red francesa e incluso japonesa, por poner dos ejemplos, tienen ya cubierta la mayor parte de dichos países.

Por otro lado, conoce que Telefónica, en su momento, fue pionera en el mundo frente a todas las del resto del orbe. ¿Qué ha impedido que España no haya podido seguir de cerca el ejemplo francés en la cobertura en la RDSI? ¿Por qué ha habido retrasos, señor Ministro, en la firma del programa HISPASAT, incluso con penalizaciones? ¿Cuánto han incrementado el coste las exigencias del Ministerio de Defensa? ¿Cuáles han sido tales exigencias? ¿Podría, señor Ministro, garantizar que en el año 1992, con el sistema HISPASAT, vamos a estar en condiciones de atender las necesidades de la Olimpiada y de la Expo-

sición de Sevilla? ¿Puede indicarnos el Ministro si prevé alguna reticencia entre Telefónica y Retevisión?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que vaya terminando. Su tiempo está sobrepasado.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Lo voy a intentar, señor Presidente. A ver si lo consigo.

En cuanto al plan de aeropuertos, cada día está más claro que la improvisación y la imprevisión han desbordado al Gobierno. Se está trabajando en él desde hace dos años y esta Comisión no lo conoce todavía oficialmente. Existe la gran duda de qué va a ocurrir con el Aeropuerto de Barajas, que está congestionado, si se va a ampliar o si se va a hacer uno nuevo. Los madrileños, y muchos españoles, quieren conocer la respuesta a esa pregunta. El Aeropuerto de Jerez queremos conocer si va a servir de una vez de ampliación al de Sevilla y qué hay de las inversiones que tenía programadas.

Ya ha estallado la alarma respecto a las obras de remodelación del Aeropuerto de Barcelona, ya que va a llegar la cita olímpica y estamos expuestos a que hagamos un ridículo nacional.

Ante el colapso aéreo de todos los veranos, nos gustaría conocer si por fin ha llegado a buen puerto el centro único de control de afluencia para Europa que usted prometió, además cuando presidía la Comisión europea, para atender y solucionar de una vez el sistema europeo, en comparación y con similares soluciones a las que se han adoptado en Estados Unidos.

Nos ha anunciado el cambio jurídico que puede dar a Correos, y pregunto si eso va a transformar la Escuela Nacional de Aeronáutica, pero nos extraña que se aproveche la Ley presupuestaria para meter de rondón estas leyes, cuando creemos que los dos temas son de trascendencia suficiente como para exigir dos leyes específicas.

En el transporte marítimo —y voy a procurar ir terminando, señor Presidente— me gustaría que nos explicara, si es posible, por qué la Comisión europea se ha visto forzada a iniciar en julio pasado un procedimiento contra el plan de reestructuración naval, por no estar de acuerdo con el sistema de ayudas públicas del Gobierno español. ¿Dónde ha fallado el plan de reestructuración y dónde ha fallado también el plan de flota que va conectado a ese otro plan?

Se ha informado que el Banco de Crédito Industrial ha perdido más de cien mil millones de pesetas en las actuaciones de su filial, la sociedad de Gestión de Buques, la SGB. Esta vendió treinta y dos buques al Grupo Lexmar al precio de saldo. Ahora, varios directivos de la SGB se ha pasado a Lexmar España, o sea que la SGB, por cierto propiedad pública, ha sido corneada y apaleada. Otra presunta corruptela, así vemos que anda la Marina Mercante.

En cuanto a turismo, habría mucho que hablar de la crisis actual, que no es más que una recogida de tempestades sembradas por aquellos vientos que no hicieron la previsión de infraestructura.

Respecto a Correos, hemos oído su tono optimista, pero nos preguntamos por qué entonces la Asociación Español-

la de Marketing Directo urge cada día con más intensidad la modernización de Correos; por qué las reclamaciones al Defensor del Pueblo, en el tema de Correos, van siendo cada vez mayores y por qué los «carrier» o mensajeros siguen proliferando. No concuerda con su visión optimista de la evolución de Correos. Creemos que queda mucho por hacer en este tema.

Resumiendo, señor Presidente, señor Ministro, el funcionamiento de los servicios públicos sigue siendo una asignatura pendiente del Gobierno Socialista.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, con satisfacción personal y colectiva de mi Grupo por su presencia, debo empezar por manifestarle nuestro deseo de eficacia y acierto en la ejecución puntual de cuantos aspectos sectoriales y concretos están contenidos en la política general que nos acaba de exponer.

Sea, pues, bienvenido a esta Comisión, a la que tantas horas habrá de dedicar en los próximos años y en la que siempre será recibido, por parte de casi todos, con la cordialidad y el deseo de colaboración que su talante personal y la importancia de sus proyectos hace aconsejable.

Mi Grupo es, señor Ministro, obviamente su Grupo Parlamentario y tiene como tal objetivos políticos plenamente coincidentes con los que usted ha manifestado en la Comisión. Por ello, hago pública de antemano nuestra voluntad de apoyo de su gestión, voluntad que aun en los supuestos de control de la misma, que nos vienen impuestos por la Constitución, habrá de permitirnos a S. S. y al Grupo definir coincidencias y hacer efectivas las políticas que redunden en beneficio del conjunto de la sociedad, por no ser otro el deseo que a todos nos trae a esta Comisión.

Los objetivos que hemos escuchado son, en sus propias palabras, objetivos de continuidad, pero no estática, sino de una continuidad que, en desarrollo de las planificaciones y normativas ya existentes, incrementa la calidad de los servicios públicos, incorporando, como S. S. ha subrayado, a su acción de Gobierno cuantas sugerencias tengan cabida en el programa que estamos llamados a ejecutar en los próximos años.

Hay servicios públicos, como S. S. ha puesto de manifiesto, que han sufrido en parte descensos, algunos de ellos importantes, en la calidad de sus prestaciones, y la causa de ese descenso fundamentalmente es que han tenido incrementos en la demanda, cuya satisfacción requiere no sólo inversiones, sino los cambios de marco jurídico que usted ha señalado y, por qué no insistir también en ello, el tiempo suficiente para que maduren los proyectos de renovación que su Ministerio tiene en marcha.

En otros supuestos en los que no se ha producido esa merma apreciable del servicio, a pesar también del incremento en su demanda, nos vemos enfrentados a importantísimos cambios tecnológicos que, por la cuantía des-

mesurada de algunas de sus inversiones, resulta preciso estudiar muy profundamente, y al mismo tiempo con cierta urgencia para definir perfectamente en qué condiciones esos proyectos pueden resultar mejores para el conjunto de la sociedad.

En el primero de los supuestos, señor Ministro, el de los servicios públicos que han perdido calidad en su oferta, compartimos con S. S., al margen de los planes de choque actualmente vigentes, la necesidad de un nuevo marco jurídico que, salvaguardando su calificación de servicio público, introduzca en su gestión aquellos parámetros de eficacia empresarial que resultan comunes a toda empresa, cualquiera que sea el carácter de su accionariado.

En lo referente a los grandes retos tecnológicos que se viven en el área de infraestructuras y del transporte, compartimos la idea de que disponer de una red rápida y segura es condición necesaria para eliminar los restos de aislamiento, integrar socialmente la completa totalidad del territorio y alcanzar un mayor nivel de vida para todos los españoles. Por ello consideramos prioritario —subrayo, prioritario— el objetivo de dotar al país de las infraestructuras que se precisan, y como esa tarea, por el tiempo de maduración de los proyectos y las inversiones cuantiosísimas que requiere, no se puede improvisar, compartimos la necesidad de continuar en la labor de planificación a medio y largo plazo que se ha esbozado en los últimos años.

En el turismo, cuyos flujos económicos y de personas visitantes de nuestro país en su conjunto son bastante estables, deseo expresarle nuestro convencimiento de que los leves descensos apuntados pueden ser debidos no sólo a la falta de calidad o de profesionalidad de algunas ofertas turísticas masivas, sino, a nuestro criterio, a la escasa sensibilidad por el entorno y el medio ambiente que aún se puede observar en áreas de gran importancia turística.

Por ello, aunque nos parece acertado el anunciado esfuerzo en el estudio de los turismos alternativos, en la mejora de la información y en el cambio de las enseñanzas sobre turismo, creemos que esas líneas de actuación podrían ser completadas, o deben ser completadas, con una especial atención a la preservación del medio ambiente y la lucha contra el deterioro del mismo en las zonas turísticas. Esto requiere, a nuestro juicio, la colaboración entusiasta de su Ministerio en la puesta en plena eficacia de la política de costas contenida en la Ley del mismo nombre, de forma tal que la sensibilidad medioambiental de su Ministerio tenga satisfactoria continuidad en la defensa ambiental de las zonas turísticas.

Sobre las televisiones locales, televisiones por cable, a las que usted se ha referido, que son asuntos que concitan un enorme interés ciudadano y en relación con los cuales se producen inevitablemente conflictos políticos y sociales de cierta envidia, sólo nos cabe decir y reafirmar nuestro convencimiento de que la información es un bien social de primera magnitud y que veríamos con gran satisfacción que en el curso de su mandato, en el mandato global de este Gobierno, durante el cual se han desmontado los últimos vestigios del dominio informativo del Gobierno, se pudiera culminar la labor de ordenación racio-

nal de estos sectores al servicio de una mejor información para todos los españoles.

Para todas estas cuestiones, señor Ministro, le reitero nuestro deseo de colaboración y nuestra voluntad de trabajo, porque su éxito, señor Ministro, es nuestro éxito, es el éxito del modelo de sociedad que compartimos, y nuestro fracaso —fracaso conjunto de usted y del Grupo Socialista— sería no sólo el triunfo de quienes legítimamente desean desmontar esa sociedad, sino muy fundamentalmente un nuevo parón, tal vez irrecuperable, en el proceso de modernización de España.

No he querido referirme, señor Presidente, a lo manifestado por los demás Grupos para no abusar del derecho que tiene el nuestro a la última intervención en los debates, pero no puedo pasar por alto la incalificable actitud del señor Camisón al referirse a supuestos tráficos de influencias en la compra de unidades de los trenes de alta velocidad. Hay en el diccionario de la Real Academia de la Lengua suficientes palabras para calificar esta actitud, impropia de la dignidad de un parlamentario español. Escoja, señor Camisón, la que considere más ofensiva.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a los planteamientos de los distintos Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Voy a tratar de contestar a todas las intervenciones que los señores diputados han formulado en nombre de los distintos grupos parlamentarios y, por supuesto, daré respuesta al planteamiento de cuestiones alternativas a la información que yo he facilitado en primer lugar, siguiendo el orden del día de esta comparecencia.

Quiero también expresar mi reconocimiento general a los diputados que han hecho uso de la palabra por el tono de sus intervenciones, porque si bien en algún caso cabe expresar —y lo haré— discrepancia con respecto a los contenidos o a algunas de las formulaciones planteadas, pienso que es de justicia señalar que el tono general ha sido de la mayor corrección.

Tras este preámbulo quisiera pasar a contestar, sin más dilación, señor Presidente, a las distintas intervenciones, comenzando por la primera, la del señor Mardones, en su propio nombre y también en representación de otros compañeros suyos del Grupo Mixto.

En primer lugar, respecto a lo que ha formulado en representación del Grupo de Unidad Valenciana, incluido en el Grupo Mixto, he de señalarle que si hay inversiones de mantenimiento en la línea de Madrid-Valencia por Cuenca, si bien, como sin duda conocen los señores diputados, la línea preferente de comunicación es la que va vía Albacete. Aunque se realizan, como digo, inversiones de mantenimiento, la preferente, dada la infraestructura de mejor calidad y que proporciona mayor rapidez, es la de Madrid-Albacete.

En lo que se refiere al TAV en la zona levantina, tengo

que referirme una vez más a la vigencia del PTF para dotar a esta zona de una mejor infraestructura y dar mayor rapidez a las comunicaciones. Se está realizando en estos momentos, y continuará, por supuesto, a lo largo del año, la inversión para duplicación de la vía en la provincia de Castellón hacia Tarragona, con lo cual se mejorará de manera considerable esa infraestructura.

En cuanto a nuevas líneas del TAV, como sabe hay una en construcción en este momento, que es la de Madrid-Sevilla. No hay ninguna otra decisión en este momento sobre construcción de una nueva línea, aunque luego haré alguna referencia a los proyectos del inmediato futuro.

Respecto a la línea Valencia-Canfranc, si con ello se refieren a la necesidad de una reapertura de la comunicación con el territorio de la República Francesa, por supuesto que ésa es la posición del Gobierno, reiterada constantemente a las autoridades francesas, de quienes depende esa reapertura.

Para nosotros no es sólo, como pudiera plantearse en otro tiempo, una cuestión de mejora de las comunicaciones en un ámbito regional, sino que además esta reapertura de las comunicaciones vía Canfranc con la red ferroviaria francesa tiene un interés estratégico nacional en cuanto que, si se acomete ese programa de modificación del ancho en el conjunto de la red, resulta extraordinariamente interesante contar con este punto de comunicación adicional. Así se lo hemos planteado reiteradamente, vuelvo a repetir, a las autoridades francesas, las que, si bien no han formulado una postura negativa, siempre nos han dado la respuesta de que se procede a estudiarlo y que hay dificultades en cuanto al costo económico por parte de la empresa de los ferrocarriles franceses, que no consideraba rentable esa línea.

En cualquier caso, no cabe duda de que hay también una responsabilidad por parte de las autoridades francesas, no ya de una compañía, porque la existencia de esta línea se basa en un tratado internacional que está siendo cumplido por España y no así por Francia, en cuanto que permanece cortada la línea y se mantienen, como saben, unos autobuses por parte de las autoridades francesas.

En cuanto a la reapertura de la estación de Onteniente, no puedo darle noticias. Esta estación, de acuerdo con las informaciones del director de la zona de RENFE, fue cerrada, como sabe, a finales de año y el servicio se está prestando en este momento desde la estación centro de Valencia. Es lo que puedo informarle en este momento.

Respecto a la liberalización del transporte aéreo, cuestión planteada por el señor Mardones, nuestra postura es en todo concordante con las decisiones que se vienen adoptando en el ámbito comunitario. Incluso en algunos aspectos, por ejemplo en el de tarifas, las posiciones de la representación de España ha sido considerar que era quizá excesivamente tímida la postura que se había adoptado finalmente. La que han mantenido los representantes españoles ha sido, si cabe, en este punto al menos, más avanzada de la que finalmente se adoptó, con lo cual cabe decir que nos englobábamos en el grupo de países que patrocinaba una mayor apertura, una mayor liberalización,

aunque en algún caso concreto, como el de las tarifas, quedaríamos en minoría.

En cuanto al problema que ha planteado respecto al «charter», tiene toda la razón. Es una peculiaridad española: somos el único país europeo con la circunstancia de que el transporte aéreo de pasajeros por «charter» sea considerablemente más importante que por líneas regulares. El se ha referido a un aeropuerto canario en el que el porcentaje es del 90 por ciento. En el conjunto español podemos estar por encima de las tres cuartas partes. Más del 75 por ciento de los pasajeros que viajan por aeropuertos españoles utilizan líneas «charter» y el resto líneas regulares. Como digo, esta situación es única en Europa, lo que hace también que «de facto» el mercado aéreo español sea el más liberalizado de Europa si tenemos en cuenta esta circunstancia.

De ahí que nosotros hayamos defendido en los organismos europeos la necesidad de ir a una equiparación progresiva de los vuelos «charter» y los regulares, de manera que para muchos de los acuerdos bilaterales y multilaterales que hay que adoptar se tenga en cuenta esta circunstancia; es decir, para poder llegar a acuerdos con otros países se debe tener en cuenta esta ocupación que realizan los «charter» y puede ir en detrimento de otro tipo de vuelos de nuestras compañías.

En el pasado año tuvimos alguna satisfacción en cuanto que en los documentos sobre liberalización del transporte aéreo, acompañada de medidas de armonización y de regulación global para todo el ámbito comunitario, por primera vez se incluyen los «charter» junto a los vuelos regulares, que era el único objeto de regulación hasta esta pretensión nuestra. Nos apoyaron algunos países con incidencia fuerte de vuelos «charter» en su territorio, aunque, vuelvo a repetir, ninguno a los niveles del nuestro.

En cuanto a la determinación de los fondos FEDER, es posible que en el futuro, sobre todo si ha informado en ese sentido el Ministro de Economía y Hacienda, tengan una regulación extrapresupuestaria. No es el caso hasta ahora. Como sabe, los ingresos que proceden de los fondos FEDER se computan como un ingreso más en el presupuesto y luego, naturalmente, tienen su contrapartida en el capítulo de gastos.

Hay, efectivamente, una incidencia de estos fondos en todas las infraestructuras del transporte en nuestro país, tanto por carretera como por ferrocarril o transporte aéreo, que por supuesto comportan una ayuda muy considerable, pero hasta este momento su consideración es presupuestaria.

En cuanto al tema que ha planteado también un señor Diputado canario de otro Grupo sobre el control del tráfico aéreo, es muy complejo, porque saben que se basa en acuerdos internacionales con respecto a la distribución de zonas del espacio aéreo. Tenemos problemas con la atribución de esas zonas de control a países del norte de África, como en el caso de Casablanca que afecta a Marruecos, pero también afecta a nuestra zona del Mediterráneo las atribuciones a Argelia. Por supuesto que tenemos acuerdos de cooperación bilaterales a través de la Comunidad Europea con estos países.

Dentro de nuestros proyectos de mejora de los instrumentos de control y de ayudas a la navegación saben que está en ejecución la idea de que haya un gran centro de control en Canarias que nos pueda servir no sólo para nuestros vuelos domésticos nacionales, sino también como alternativa para lo existente al norte del Atlántico para los vuelos de comunicación con América. En esa expansión técnica o de los equipos existentes, naturalmente con las limitaciones técnicas o presupuestarias que tengamos, sí que hay un propósito definido y una línea de actuación clara en lo que depende de nosotros. En lo que depende de acuerdos internacionales, como comprenderán sin duda, el tema se hace algo más complejo porque tenemos que contar también con los intereses y los objetivos de otros países. No obstante, tomo buena nota de la necesidad de incidir en este asunto para evitar algunos de los problemas que me han señalado que se presentan a los vuelos con Canarias.

En cuanto al transporte marítimo, algunos de ustedes ha hecho referencia a la multiplicidad de competencias. En algún caso, no lo tomen como disculpa, tengo que decir que la gestión empresarial de la Compañía Trasmediterránea no es responsabilidad del Ministerio en cuanto a prestaciones de servicio público por parte del Ministerio que procuramos llenar en muchos casos, apelando a los servicios de la Compañía Trasmediterránea. Sin duda esos criterios empresariales son los que motivan alguna de las incidencias a las que se ha referido S. S., como la existencia de un barco que estaba programado para algún crucero de tipo turístico por el Caribe. En la época en que se produjeron estas incidencias, que motivaron una disminución de los buques que podían dar el servicio adecuado a Canarias, sabe S. S. que se realizaron múltiples gestiones tanto a nivel nacional como internacional. Nos encontramos con una práctica imposibilidad de contar con buques, ya que se ha producido una modificación en el panorama internacional en este campo y se ha pasado de un período, que duró hasta el año 1986, de desguace de buques y de reducción del tonelaje en general, tanto para carga como para pasaje, a una situación en la que, por el contrario, vuelve a producirse un incremento en el tráfico marítimo internacional y hay, consiguientemente, una escasez de buques en el mercado nacional e internacional, por eso no fue posible disponer de otros barcos.

Por lo que se refiere a la gestión de la Compañía, comprenderán que esta programación se realiza con mucho tiempo. Precisamente para cubrir períodos bajos, que en España no son los meses de verano, todas las Compañías realizan programas, a ser posible en zonas como esta del Caribe, para sacar rentabilidad a sus buques, al material del que disponen. Si existía ese compromiso es lógico que la empresa tuviera que hacerle frente y no pudiera desviarlo para otros fines.

Se ha preguntado si el plan de salvamento llegó a tiempo. Esta es una pregunta que podemos hacernos todos. En esto sucede como en muchas otras cosas, señorías, que de no contar con medios prácticamente, pasamos a una situación en la que tenemos algunos medios. Justamente

cuando pasamos a esa situación se ponen más de manifiesto las deficiencias o las carencias. Porque cuando no hay medio para acudir a determinadas contingencias parece que, como no hay ninguna posibilidad, no surge a determinados niveles una demanda social importante.

En esta materia de salvamento y de lucha contra la contaminación disponemos en los últimos años de algunos medios. Esos medios son notoriamente insuficientes, pero al disponer de algunos medios y poder acudir a resolver algunas contingencias que se nos han presentado a finales de año, por ejemplo, se ponen más de manifiesto las insuficiencias que tenemos. De ahí que, contando con nuestros niveles y nuestras posibilidades, sí que se hace necesario acelerar la puesta en marcha de este plan de salvamento y de lucha contra la contaminación.

Para poner de manifiesto cómo son las cosas, quizá habría que decir —y le tranquilizo en ese sentido— que la previsión existe en este momento. Hay un remolcador, como sin duda conocen S. S., a disposición de la Dirección de la Marina Mercante en permanencia en la zona de Canarias y disponemos de otros en el Estrecho de Gibraltar, en Algeciras, que pueden acudir también en casos de máxima emergencia.

Lo que ha sucedido es que en la segunda quincena de diciembre —creo que es notorio, pero conviene insistir en ello— se produjo una situación en cuanto a catástrofes en el mar verdaderamente excepcional. Vuelvo a repetir que se puso muy de manifiesto que los medios de los que disponemos (que son eficientes y, además, habría incluso que hacer un elogio público a las personas que sirven en ellos porque comportan hasta riesgo para sus vidas y tienen una elevada profesionalidad) no nos permiten acudir a cubrir —como así fue— todas las contingencias. Dicen que para muestra vale un botón, quizá acudamos al más sensible. De las personas que han muerto en el mar como consecuencia de accidentes a lo largo de todo el año 1989, dos terceras partes ocurrieron en la segunda quincena del mes de diciembre. Esto creo que es bastante explicativo de cuáles han sido las circunstancias superextraordinarias en las que nos encontramos en ese momento.

No obstanté —me parece que es de justicia elemental decirlo—, quisiera poner de manifiesto la elevada profesionalidad del personal que tenemos en esos remolcadores, esas unidades de salvamento y el riesgo que comporta su actuación.

En lo que se refiere al tema turístico, coincido por completo en esa necesidad de reflexión conjunta. Quisiera decir algo que vale también, obviamente, para otras intervenciones que se han producido, y es que este sector del turismo en nuestro país está absolutamente liberalizado; es decir, no hay prácticamente instrumentos de control o de intervención administrativa. Quizá esta liberalización es una de las razones de su pujanza, pero hay que constatar que es un sector muy libre. La Administración del Estado tiene tres elementos de intervención. Uno son las campañas de promoción, sobre las que se han expuesto algunas dudas de las que yo puedo participar. Según todos los expertos, las campañas de promoción, como se notan mucho, plantean ciertas dudas sobre el nivel de su efica-

cia. Pero todos los expertos coinciden en que si no se hacen es como se nota mucho. Si no se hacen sí que se produce una carencia clara. Ese es uno de los instrumentos de que se dispone.

El otro instrumento es el del crédito público, el crédito turístico. Se ha actuado ya y desde hace dos años este crédito oficial sólo se dirige al turismo de calidad. En absoluto se financia turismo masivo, numérico, de baja calidad o más barato. Con el crédito público sólo se atiende, o a zonas insuficientemente desarrolladas turísticamente, o dentro de las zonas de mayor desarrollo turístico sólo a las inversiones de alta calidad, y, consiguientemente, con un rendimiento marginal pretendidamente muy elevado.

El tercer instrumento de intervención en la red hotelera del Estado, la red de paradores —contesto adelantándose a alguna otra intervención—, no es sólo un criterio de la Administración sino también de los más importantes empresarios turísticos del país, y tenemos algunos de los empresarios turísticos más importantes del mundo. La red de paradores es muy conveniente que se mantenga —salvo esos problemas de gestión a los que me he referido— con la imagen de marca que tiene en este momento. Es una red hotelera de prestigio que contribuye, de alguna manera, a crear una marca colectiva de turismo, que es España, y consiguientemente ese es el criterio al que vamos a seguir apegados, sin perjuicio de introducir modificaciones, reformas en su gestión —eso es otra cuestión— para hacerla más competitiva y más empresarial, manteniendo la titularidad pública y la unidad de la red, que me parece que son objetivos a salvar.

Totalmente de acuerdo en lo que se ha manifestado por el señor diputado y por otros señores sobre que en materia turística se ha de trabajar muy estrechamente en cooperación con las comunidades autónomas. Porque no en balde, dentro de la distribución de competencias entre Administraciones públicas, dentro de esa liberalidad del sector —sobre el que luego haré alguna reflexión más, contestando a algún otro señor diputado—, el paquete de competencias más importante corresponde a las comunidades autónomas. De ahí que sea muy necesaria esa cooperación o esa colaboración en la que, por supuesto, coincidimos.

Me alegro que S. S. haya constatado algunas mejoras dentro de la problemática general en el campo de las telecomunicaciones en Canarias. Deseo decirle que, por supuesto, hay alguna previsión de tendido de nuevos cables para que mejore esa comunicación existente hasta este momento. Canarias es una de las zonas de España que presenta una problemática mayor y, por consiguiente, es de absoluta justicia realizar también un esfuerzo comparativamente mayor del que se hace para el conjunto de España.

También quiero anunciar a S. S. algo elemental. La previsión es que hay posibilidad de que se puedan acortar los plazos señalados en el plan técnico para la expansión de la televisión privada en Canarias, así como en otras zonas de España, y en muchos casos en cooperación —hay que decirlo— con otras Administraciones públicas.

Paso con esto a referirme también a la intervención del

señor Vallejo, cuyo tono, exactamente igual que en el supuesto anterior, agradezco muy sinceramente.

Como saben —lo he hecho en alguna otra ocasión en público, pero quisiera una vez más tranquilizarle—, los acuerdos a los que se ha referido S. S., a los que llegamos en una reunión que mantuvimos —por otra parte, muy grata— el Ministerio de Transportes con una representación del Gobierno vasco, en lo que se refiere al transporte ferroviario, están plenamente vigentes y se están ejecutando con toda corrección dentro de las posibilidades de las dos Administraciones públicas.

Siempre hemos pensado, por nuestra parte, que el hecho de que esos acuerdos se formalicen con una firma de un documento era un tema secundario y lo importante era la realización. Esa es la posición en la que nos mantenemos.

Ciertamente, como ha dicho S. S., se está trabajando en los anteproyectos, y se avanza a buen ritmo para llegar a los proyectos constructivos. En esa fase es cuando se podrán introducir valoraciones exactas del coste porque hasta ahora son puras estimaciones, más o menos aproximadas o realistas, pero sin una base firme en la que sustentarse. Luego se pasará a esa otra fase, que será probablemente un posible reparto de la financiación. Como base, existe también el compromiso por parte del Gobierno de la Comunidad Autónoma de hacer frente a los problemas urbanísticos, es decir, de la puesta a disposición necesaria de los terrenos.

En cualquier caso —vale también para otras inversiones— hay ciertas dificultades presupuestarias, pero aunque no existieran no estaríamos en disposición de acometer la realización de nuevas líneas, de nuevas infraestructuras completas de nueva planta hasta 1992. Creo que es una previsión realista a la que debemos de adaptar nuestras expectativas y, consiguientemente, a partir de ahí, acometer, de forma realista y racional, la ejecución de éste y de otros proyectos que son del mayor interés.

En lo que se refiere a otros tipos de transportes, el aéreo, sabe S. S. que también los aeropuertos vascos están incluidos como los demás en el Plan de Aeropuertos. Existe también acuerdo en este punto de dar un gran impulso al aeropuerto de Bilbao, Sondica, sin menoscabo de los otros dos aeropuertos vascos, Fuenterrabía y Foronda. Como dato de interés puedo confirmarle a S. S. que ha habido un aumento importantísimo del tráfico de pasajeros en los tres aeropuertos vascos en 1989 y que Bilbao tiene un incremento muy fuerte, a pesar de las dificultades de la infraestructura actual ya que se ha quedado pequeña, aproximándose al millón de pasajeros al año, con un incremento por encima del 11 por ciento. Los incrementos en porcentaje de San Sebastián y sobre todo de Vitoria son más elevados, el de Vitoria es elevadísimo, del orden del 40 por ciento. Aunque en porcentaje son mucho más elevados, en cifras absolutas están muy alejados de los del aeropuerto de Bilbao que, como digo clarísimamente, cuando esté realizada esta infraestructura que es necesaria, se colocará en unos niveles muy elevados de aeropuerto importante a nivel europeo con esas cifras de pasajeros que ya tiene y que, sin duda, podrán elevarse.

No me refiero al tema del puerto por un respeto de competencias, porque, como sabe, atañe al Ministerio de Obras Públicas.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Me refería a accesos ferroviarios.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): En el caso de los accesos ferroviarios, está programado, e incluso estaba previsto en el Plan de Transporte Ferroviario, el tendido de una nueva vía de acceso al puerto de Bilbao, que en este caso no se ha realizado pero que podría hacerse porque hay previsión presupuestaria. No se ha realizado puesto que en la fase en la que estamos parece prudente aguardar a la decisión sobre el tema del ancho, porque si no seguramente produciríamos un cierto despilfarro. Quiero tranquilizarle en el sentido de que está previsto, y es una obra que naturalmente hay que ejecutar.

En el asunto de los teléfonos me ha dicho que hay una parte buena y otra menos buena. Lo comprendo y lo admito. Estamos ante un problema de carácter general y excuso hacer una mayor referencia.

Agradezco al señor Rebollo, del grupo Parlamentario del CDS, su intervención. Manifiesta sorpresa por el mantenimiento. Quisiera señalarle que me parece que los objetivos y directrices, sigo insistiendo, son válidos, sin perjuicio, naturalmente, de que, como hemos visto, sea necesario producir algunas adaptaciones, y por eso he hablado también, conjuntamente con esta declaración, de flexibilidad.

Quisiera precisar alguna cosa. No sé de qué datos o información parte en cuanto a la inversión del ferrocarril Madrid-Sevilla, que ha dicho que se ha multiplicado por tres veces, y ha hablado de algunas deficiencias que, a su juicio, surgen por el sistema de adjudicación aplicado no en todos los casos, no en todos los tramos, pero sí en alguna parte de este nuevo trazado. De acuerdo con nuestros datos, el incremento efectivo con respecto a lo programado en la línea Madrid-Sevilla —y las cifras se han facilitado, pero puedo proporcionárselas una vez más, a través de la Mesa, a todos los señores Diputados— está en el orden del 48 por ciento, luego consiguientemente no son tres veces, pero hay que tener en cuenta también algunas precisiones a esta misma declaración. En muchos casos no estamos hablando de obras homogéneas, es decir, el primer trazado de que se habla contempla la línea Getafe-Córdoba; quizá cuando S. S. habla de multiplicación por tres veces se refiere a eso, a que esa sería quizá la primera cifra que se manejó. Pero ahora no estamos hablando del Getafe-Córdoba, sino del Madrid-Sevilla, que obviamente es un trazado mucho mayor.

Efectivamente, luego se han producido algunos incrementos. Ese incremento global, de acuerdo con los estudios realizados, se distribuye de la siguiente forma: cabe atribuir a precisiones sobre el proyecto inicial, la introducción de mejoras técnicas para alcanzar la velocidad promedio de hasta 250 kilómetros hora, un 15 por ciento de ese 48; otro apartado sería la aceleración de los pla-

zos, sobre todo para la construcción de los túneles, en los que no sólo se ha trabajado a tres turnos, sino que se han abierto pozos en el camino intermedio para trabajar no solamente por dos puntos, sino por cuatro en alguno de los túneles, lo cual comporta un cierto encarecimiento, pero existía una gran preocupación, porque se consideraba con mucha razón que la perforación de los túneles era eso que llaman los expertos, y que usted, sin duda, domina mucho mejor que yo, uno de los puntos críticos de esta obra. A lo mejor, ahí ha habido un exceso de cautela, pero afortunadamente todos los túneles están ya perforados, y consiguientemente esos puntos críticos están ya superados también, lo que hace, como decía, que la obra esté ejecutada en este momento en un porcentaje próximo a las tres cuartas partes. Esa aceleración de plazos comporta un 8 por ciento, según esta estimación, de esos incrementos.

Las modificaciones por adaptación a las condiciones geotécnicas reales del terreno —en ocasiones es difícil hacer una previsión del todo exacta en una obra de este tipo— comporta el mayor incremento, del orden de un 20 por ciento de ese 48. Finalmente, las correcciones por el impacto ambiental y control de calidad suponen un 5 por ciento. Repito que esta información, que es la misma que yo poseo, está a disposición de la Mesa para que se la facilite a todos los señores Diputados.

En cuanto al material móvil, ha habido alguna otra referencia. Lo que se ha adquirido para alta velocidad son las veinticuatro ramas; las locomotoras son de gran potencia, pero no son para la alta velocidad, ni son exclusivamente para esa línea. Por esa línea pueden circular algunas de estas locomotoras para los trenes convencionales de viajeros o de mercancías, pero no están destinadas a esa línea, sino a toda España, son locomotoras de gran potencia necesarias para toda España. Por eso, esas locomotoras serán servidas, unas, con el ancho internacional y, otras, con el ancho RENFE o, si queremos llamarlo así, ancho español. El material móvil de alta velocidad son las veinticuatro ramas.

De acuerdo con la previsión existente y la evolución previsible de los tráficos, el Madrid-Sevilla necesitaría dieciséis para atender suficientemente lo que se considera que va a ser el tráfico normal. Hay que decir también que normalmente todas estas previsiones se vienen quedando cortas, y en el único punto de referencia que tenemos, que es la explotación del París-Lyon, ciertamente se quedaron muy cortas las previsiones más optimistas que se hicieron. Pero en cualquier caso, si en 1992 disponemos de las veinticuatro ramas será un éxito importantísimo por parte de la empresa Alsthom; nos gustaría tener la confirmación total de que vamos a disponer de las veinticuatro. No parece una diferencia excesiva, aparte de que para esa fecha pueden haberse producido ampliaciones de la red de ancho internacional, si se ha tomado la decisión, como inevitablemente habrá que tomarla en fechas no muy lejanas a ésta en la que estamos, pero no parece una reserva exagerada aun disponiendo de todo ese material, como digo, en 1992.

El nuevo marco jurídico —se ha referido especialmen-

te al tema de Correos—, por supuesto, se hace con el respeto en todo caso a los derechos laborales de los funcionarios. Por otra parte, en cuanto a las propuestas que formulamos —a las que me referiré luego porque el Diputado señor Armet, de Izquierda Unida, ha aludido específicamente a ello y lo reservo para contestarle— sólo concretaré un poco cuáles son las previsiones del Departamento en cuanto a esas transformaciones jurídicas.

En el tema de teléfonos se ha referido a que no han mejorado las condiciones. Ciertamente ha sido así en alguno de los estándares que tenemos; yo me he referido a alguno de ellos, por ejemplo al tiempo de reparación de averías y la calidad del tráfico, y ha mejorado levemente la lista de espera. Efectivamente, nos encontramos en esos estándares con unos niveles similares a los de finales de 1988, pero he dicho también que por primera vez desde que hay esta explosión de demanda, las nuevas instalaciones han atendido a la nueva demanda generada y han conseguido reducir, aunque poco, la lista de espera.

De todas formas, sobre este punto —y que conste que en absoluto lo digo en tono de disculpa, sino informativo— conviene señalar que, cuando hablamos ahora de que el tiempo promedio de atención a la instalación de una nueva línea de teléfonos en España, que es de siete meses, es excesivo, hay que tener en cuenta también que aun teniendo toda la razón y toda la justicia de decir que esto es excesivo y que debe acortarse, no es del todo justo y exacto decir que esto comporta un deterioro con respecto a la situación anterior, porque el tiempo promedio de instalación de líneas en 1982/83 era de once meses. Es decir, que el tiempo es excesivo, por supuesto, y reconocemos la necesidad de afrontar con todo realismo y con toda urgencia una mejora en ese servicio, pero también las comparaciones pueden seguir efectuándose de una manera no negativa en todos los casos con respecto al tiempo anterior.

Luego se ha referido también el Diputado señor Rebollo a cómo va a quedar la estructura jurídica, diríamos, de nuestro sistema de telecomunicación. La concreción y plasmación, naturalmente, van a ir a través del Plan Nacional de Telecomunicaciones y del contrato entre el Estado y RENFE, del que tendrá conocimiento esta Cámara y, desde luego, esta Comisión. Ahora, ahí tenemos que movernos, lógicamente, en el marco normativo que se está estableciendo en la Comunidad Europea.

Existe la posibilidad —no la obligación— de una reserva, derechos especiales o régimen de monopolio, como se quiera denominar, con respecto a la red básica, con respecto al servicio de voz —el teléfono ordinario—, con respecto al servicio de telex, y una práctica liberalización en los demás servicios, incluido el de transmisión de datos por paquetes o por conmutación, que va a tener un plazo superior y va a requerir una autorización administrativa, es decir, se va a liberalizar, pero con esas cautelas. Los demás servicios estarán liberalizados en 1993 y éste de transmisión de datos estará liberalizado en 1996, aunque sometido a ese régimen de autorización.

Esas son las líneas por las que se mueve la normativa de la Comunidad Europea y esa será la línea. De ahí tam-

bién alguno de los retrasos, y ya lo explico desde ahora, que cabe atribuir a la firma del contrato del Estado con Telefónica. Porque ese contrato tenía ultimado prácticamente su proyecto; pero ha parecido prudente el procurar confirmar cuáles van a ser las líneas. Ya hay acuerdos adoptados por el Consejo de Ministros de Telecomunicaciones, o por la Comisión, según las competencias. Y también hay, de acuerdo con los proyectos presentados, indicios de cuál va a ser el futuro de este campo. Eso nos permite y, de alguna forma, nos obliga a incorporarlos a esos instrumentos para no vernos obligados a modificarlos en un plazo excesivamente breve.

Régimen de tarifas. Es muy fácil en este punto —no ha sido el caso de S. S.— deslizarnos hacia la demagogia, porque la Compañía Telefónica es una Compañía importantísima, es el octavo operador telefónico del mundo. Tiene unos volúmenes de ingresos, de endeudamiento y de negocio importantísimos; para los niveles españoles, desde luego, muy grandes.

Si hablamos de la cuantía absoluta de los beneficios, representa un choque, como que es una cifra importantísima. Pero es una cifra que no es tan importante si tenemos que considerar las inversiones tan extraordinarias que tiene que realizar en un corto plazo, en estos años inmediatos. Porque con la Compañía Telefónica sucede algo que puede considerarse paradójico. Si lo meditamos un poco es absolutamente normal, pero es paradójico. Los beneficios de la Compañía Telefónica están en proporción inversa al funcionamiento del servicio. Por decirlo de una forma más paradójica o más brutal, cuanto peor funciona el servicio, más beneficios tiene Telefónica; cuantas más inversiones se ve obligada a hacer para mejorar y dar un servicio adecuado, tiene menos beneficios. Es elemental pero conviene, no obstante, por elemental que sea retenerlo.

Si todos los recursos que necesita obtener Telefónica procedieran del exterior, no procedieran en una proporción adecuada de la autofinanciación, generaría tal detracción del crédito global en el país, que podría causar problemas al conjunto del sistema, porque detraería una cantidad de fondos y una cantidad de recursos importantísima, formidable. De ahí que parezca prudente, para mantener también la estabilidad de la Compañía de cara al futuro, que el nivel de autofinanciación en estos años de inversión tan importante tenga que incrementarse. Y eso, naturalmente, tiene una incidencia en las tarifas y sabemos el aspecto pretendidamente impolítico e impopular que puede tener esto. Pero es necesario afrontarlo con realismo porque nos estamos jugando el porvenir de nuestras telecomunicaciones y el porvenir de uno de los mayores organismos de carácter empresarial que tenemos en España.

Además, Telefónica debe afrontar otros retos: el reto al cambio tecnológico, que va unido también a esta mejora de la infraestructura telefónica; el reto de la competencia internacional, que nunca lo ha tenido Telefónica, pero que ahora lo va a tener; y el reto de la expansión internacional, que también necesariamente ha de producirse ahora. Y éste también es un capítulo en el que se puede hacer

cierta demagogia. ¿Cómo, existiendo deficiencias en el servicio telefónico en España, Telefónica va a dedicar recursos a intervenir o a expansionar la empresa fuera de nuestro territorio? Pues, sencillamente, porque ésta es la oportunidad. Y si vamos a estar sujetos a la competencia internacional en nuestro propio territorio, y eso es inevitable, para garantizar una situación sólida de esta empresa y de nuestras telecomunicaciones es necesario que se produzca ahora esa expansión internacional, porque es cuando surge la oportunidad. Y si esa oportunidad no la cubrimos ahora, lo más probable es que nos quedemos sin ella y luego no haya posibilidades.

Consecuentemente todo eso ha de afrontar la Compañía Telefónica. Y lo tiene que afrontar todo simultáneamente en estos años. De ahí que requiera incidir en el ámbito tarifario. Y esa incidencia comporta —y S. S. se ha referido a ello y estamos plenamente de acuerdo— que cada usuario considerado globalmente por servicios prestados pague lo que cueste este servicio, y por ello se produzca una reducción de las tarifas hoy existentes, un encarecimiento para algunos y un abaratamiento para otros.

No comparto la idea —no la ha expresado S. S., lo ha dicho el Diputado de Izquierda Unida— de que los incrementos forzosamente gravan a los usuarios más modestos y los no aumentos, o incluso las reducciones, a los más potentes. Yo, de verdad, no sé que fin social se defiende (y no me voy a referir a términos de Cataluña sino a algo que conozco mejor en el área de la urbe madrileña); no sé por qué es más social que los usuarios (normalmente son más empresas) del centro de Madrid, con el distrito de Chamartín, paguen menos del costo del servicio de sus llamadas y, sin embargo, los de Fuenlabrada y los de Leganés, paguen más del costo y, consiguientemente, financien a estos usuarios. Yo no sé por qué esto es más social que lo contrario. Por lo menos, que todos paguen lo mismo y, consiguientemente, se vaya a una tarifa única provincial. La idea sería ésta, pero, naturalmente, hay que proceder con cautela y con una cierta progresividad para no incurrir en cambios demasiado bruscos. La tendencia debe ir a establecer una tarifa provincial, una tarifa interprovincial y una tarifa internacional, y eliminar estas que hay ahora de las zonas periféricas con el centro que hoy están financiando las llamadas estrictamente urbanas. Y esto a mí no me parece social, sino que me parece lo contrario, porque ahí, justamente, es donde está asentada la población más modesta y no en el centro de las ciudades.

Perdón, señor Presidente, porque me estoy extendiendo demasiado. Intentaré acelerar, pero es que trato de contestar a todos los señores Diputados.

En cuanto a la extensión de concesiones al hablar de nuevas normativas para la televisión por cable, para la televisión local o de baja potencia y para la televisión de difusión directa vía satélite, por supuesto estamos hablando de la extensión de la oferta televisiva al límite que permiten las posibilidades técnicas. Límite alcanzado, y conviene reiterarlo una vez más, en lo que se refiere a la televisión de alta potencia o con cobertura para todo el

territorio nacional, con las concesiones ya efectuadas de las tres cadenas de televisión privada.

Por parte también del CDS ha intervenido el señor Santos Miñón, al que le contesto. Resultaría, yo creo, demasiado pormenorizado entrar en el detalle de dónde se han producido incrementos o reducciones. De la cita que ha recogido S. S., se ha quedado sólo con un sitio en el que he dicho que había incremento, que era el aeropuerto de Fuerteventura, pero no ha sido la única cita que he hecho de Canarias. Me he referido también a disminuciones en otros sitios y concretamente en el de Las Palmas de Gran Canaria.

En el tema del turismo quisiera también hacer una aclaración al hilo de la intervención de S. S., pero que vale para otras intervenciones, y es que el único elemento de medida que tenemos para el turismo es el de visitantes extranjeros, visitantes del exterior, donde, como digo, se ha producido esa leve reducción del 0,2 por ciento. Ahí la comparación es homogénea, es el mismo criterio de medida desde hace bastantes años, pero yo creo que ese único criterio de medida fue plenamente válido en el pasado porque era prácticamente el único turismo que había en nuestro país y los otros tipos de turismo eran insignificantes. Ahora, ¿podemos seguir manteniendo ese criterio hoy, cuando sin duda el turismo interior, el turismo doméstico, se ha multiplicado de una forma impresionante? Porque tenemos ahí un elemento de medida, que son los españoles que salen al extranjero y que gastan dinero. Esto tiene un efecto negativo en la balanza turística, pero la consideración global tiene que ser sin duda optimista y positiva porque revela que hay mayor número de españoles con capacidad suficiente como para hacer frente a esos gastos. Es decir, ahora somos un país emisor de turistas importante a nivel europeo, y eso hace que la balanza turística, naturalmente, esté comprimiéndose, esté disminuyendo. Mantenemos el volumen de nuestros ingresos en cifras globales, pero aumentamos considerablemente el volumen de nuestros gastos, de los españoles que salen fuera y se gastan su dinero. Eso sí lo sabemos, pero no sabemos el movimiento de los españoles en el interior del país y, sin duda —y el contacto con los empresarios del sector nos lo puede decir— en este último año ese movimiento ha sido importantísimo y en algunos casos no sólo ha suplido sino que ha superado a las disminuciones que se han producido del turismo que procede de fuera, y de ahí que el sector, a pesar de que naturalmente tenga, diríamos, una posición lógica en los profesionales que se dedican a esto, que es mantener una especie de queja permanente, esa queja no sea demasiado profunda, señorita. Yo creo que ésta puede ser una de las explicaciones, quizá haya otras, vuelvo a decir, con carácter general, pero ciertamente, y en lo que se refiere a Canarias es importante, se ha producido una disminución del turismo extranjero, del turismo que viene de fuera de nuestras fronteras y es necesario afrontarlo en colaboración con la comunidad autónoma y en línea un poco con los criterios generales que les he señalado.

Yo creo que la situación de los países del Este va a tener alguna incidencia en el turismo hacia nuestro país di-

ficil de precisar, porque si bien es cierto que en estos países no hay capacidad de acogida para que entren en competencia con nuestra infraestructura turística, de cara a alguno de nuestros más importantes clientes, Alemania, por ejemplo, es difícil ignorar que tiene que tener alguna incidencia, aunque, vuelvo a decir, sea evidente que no hay capacidad de alojamiento para competir con nuestra infraestructura en este momento.

De acuerdo en la necesidad de incremento de las escuelas de turismo en cooperación con las comunidades autónomas. Es un tipo de enseñanza muy demandado, que requiere reformas pero que, no obstante, encuentra una acogida muy importante, y nuestro deseo es, efectivamente, multiplicar estas escuelas de turismo de acuerdo con las comunidades autónomas.

Se ha hecho una referencia a la libertad con la que operan los tour-operadores, y ha habido, me parece, una indicación por parte de S. S. en el sentido de establecer un mayor control o una cierta intervención administrativa a través de una empresa nacional de tour-operadores. Yo creo que quizá convendría que S. S. meditara esto mucho más. Yo no creo que sea conveniente establecer controles en este sector, quizá en ninguno, pero en éste, en donde no los ha habido históricamente, me parece mucho menos justificado. Y en cuanto a la intervención con una empresa de tour-operadores hay que decirle que históricamente se han hecho algunos intentos de ese tipo, pero eso es muy difícil, porque naturalmente la fortaleza de los tour-operadores radica en ser país emisor de turismo; el que está asentado en el mismo país de donde son los clientes potenciales naturalmente está en una posición de ventaja que es muy difícil combatir y, por otra parte, tienen una experiencia y cuentan con unos medios que tampoco es fácil improvisar. Consecuentemente, aun sin desdeñar, eso nunca, esa sugerencia de S. S., sí me atrevo a apuntarle algunas de las dificultades que sin duda tiene.

Tomo nota de sus sugerencias en cuanto a la Red de Paradores en lo que se refiere a la región canaria, y señalarle que también hemos hablado algo con las autoridades de Canarias sobre este punto, señalando un criterio que me parece que puede ser una línea de actuación general para toda España, y es que en alguno de estos paradores, si por parte de otra administración se realiza la asunción de algunos gastos de puesta a disposición o de realización de obras, sería posible atender a un incremento de servicios como el que señalaba S. S. Hay alguna conversación iniciada en ese sentido también con las autoridades de la comunidad autónoma.

En el transporte aéreo, me he referido ya, yo creo, al contestar a otras intervenciones al problema del control, y en el tema marítimo creo que también, con las iniciativas y la cooperación internacional. Por supuesto, por nuestra parte vamos a plantear en el ámbito comunitario europeo la necesidad de medidas más estrictas en cuanto a las navegaciones llamemos peligrosas, con sugerencias en el sentido de disminuir el tonelaje en algunos tipos de transportes, el de petróleo clarísimamente, por algún acuerdo internacional y, en cualquier caso, ser más rigurosos en cuanto a la claridad y el estado de conservación

de los buques que se dedican a este transporte. Hay una sugerencia que planteamos ya a la Presidencia irlandesa para las próximas reuniones del Consejo de Ministros de Transportes en la Comunidad.

En cuanto a las emisoras, el espacio radioeléctrico está ya muy saturado y quedan las emisoras municipales, como he dicho, y algunas posibilidades en frecuencia modulada en baja potencia para localidades más pequeñas, de las que se han hecho las adjudicaciones últimas. Están siendo estudiadas esas posibilidades por la Dirección General de Telecomunicaciones, para tratar de cubrir alguna de estas demandas.

Por parte de Izquierda Unida ha intervenido el señor Armet y ya he hecho algunas referencias a su intervención y he dado algunas contestaciones.

Quisiera aprovechar también su muy correcta intervención, que agradezco, para concretar un poco más nuestras pretensiones en el Departamento en cuanto a eso que llamamos transformaciones jurídicas en los distintos servicios públicos. Esas transformaciones se concretan en lo que se refiere al sector turístico en convertir la Red de Paradores en una sociedad estatal, es decir, en una empresa pública de titularidad estatal, pero empresa.

En lo que se refiere al sector del transporte aéreo, pensamos que el marco más correcto sería el de hacer un ente público que permitiera su desarrollo en dos empresas: una para el tema de aeropuertos y su explotación comercial, tanto comercios, restaurantes, aparcamientos, hoteles, concesiones de todo tipo; y otra para el aspecto del tráfico aéreo, de las ayudas a la navegación y del control del tráfico aéreo. Pensamos que los dos aspectos tienen garantizado un nivel de ingresos suficiente que permiten hablar de su rentabilidad y que permiten al mismo tiempo dotarles de un marco jurídico más flexible para atender de una forma más adecuada, más rápida, las necesidades ciudadanas.

En lo que se refiere al sector de las comunicaciones, de Correos, que hoy es una Dirección General, como saben, pensamos que puede ser transformado en organismo autónomo, lo que le dota de una mayor flexibilidad. También garantiza el derecho de los funcionarios y de los trabajadores que se dedican a este servicio con los que se han mantenido conversaciones al respecto, sin perjuicio de que sean conversaciones iniciales. Hay una acogida esperanzada de estos trabajadores, y por parte de sus representantes sindicales hay una clara conciencia de la necesidad de proceder a transformaciones para atender a los nuevos retos que se presentan en el campo del correo en el que en el nivel urbano, no en el interurbano —al menos, no todavía—, hay ya competencia privada. Consecuentemente, pensamos que es necesario proceder a una reforma estructural porque con la actual estamos al límite de las posibilidades.

Su señoría ha hablado de fenómenos absolutamente necesarios, aunque comporten algunos elementos negativos, de las contrataciones o del personal eventual. En un servicio como éste, que tiene muchas puntas en determinadas épocas del año, la plantilla no puede estar ajustada a la atención de esas puntas y, consiguientemente, tiene que

haber un volumen de contratación elevado. Pero eso, que es necesario, al mismo tiempo comporta algunos de los inconvenientes que S. S. señalaba. También comportaría dotar de un «status» jurídico empresarial a la Caja Postal, sin perjuicio del mantenimiento de su vinculación con el organismo de correos y telégrafos. Esas serían, «grosso modo», las líneas de tendencia en las que se movería para las modificaciones de estructura jurídica de servicios dependientes del Departamento.

En el caso del transporte por carretera, se ha referido S. S. a ENATCAR. Se han producido algunas decisiones que son importantes como es el cese del Director anterior. Como saben, ENATCAR tiene existencia autónoma. Era un departamento de RENFE hasta la aprobación y la puesta en ejecución de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, y tiene existencia con personalidad jurídica propia desde noviembre o diciembre del año 1988. Con ocasión de esta constitución como sociedad anónima y de la constitución, a su vez, de un consejo de administración, se han observado problemas en la gestión de esa empresa que llevaron a que se tomara la decisión por parte del Departamento de sustituir al Director Gerente de esta compañía.

El objetivo fundamental, sin perjuicio de procurar a través de los organismos adecuados el esclarecimiento de cualquier irregularidad en la gestión que se haya producido, se centra en el saneamiento, mantenimiento y la posible expansión de esta empresa; en garantizar, cómo no, los puestos de trabajo y la prestación de un servicio público en las condiciones más idóneas. Esos son los objetivos fundamentales en los que se está moviendo en este momento la intervención de los responsables de esta empresa.

En cuanto al establecimiento de la tasa por infraestructura, no se ha hecho, efectivamente, quizá porque en este punto también debemos de esperar a la armonización de la fiscalidad para el transporte, que está siendo objeto de estudio en el ámbito comunitario europeo. Parece prudente y razonable que tengamos una fiscalidad equivalente, que no tomemos decisiones que pudieran colocar a nuestras empresas y trabajadores en una situación desfavorable en cuanto a la competencia internacional.

En el repaso que ha hecho S. S. del ferrocarril de cercanía, coincidiría con su análisis. Los mayores problemas en estos momentos los tenemos en el ferrocarril de cercanías, donde ha habido esta expansión de la demanda y no hemos sido capaces de atenderla suficientemente. Se trata de un tipo de transporte que debe tener una prioridad máxima. No sólo hay que contemplar la utilidad que tiene con respecto al volumen de viajeros que transporta, sino los beneficios indirectos que comporta esa utilización masiva para las grandes ciudades. De ahí que frente a los criterios generales que se imponen —creo que con razón— de rentabilidad en los modos de transporte o de gestión de distintos servicios públicos, ese objetivo de rentabilidad hay que referirlo a una variedad de conceptos. De ahí que tenga que ser un transporte subvencionado, si bien tiene que serlo de una forma absolutamente diáfana y clara, que no sea la cobertura de una deficiente gestión. En

esa línea es en la que nos movemos, sin perjuicio de estar, se lo confieso a S. S., verdaderamente acuciados por la atención preferente y urgente de esa necesidad desbordada. No es razonable que la gente viaje en las condiciones que lo hace en este tipo de transporte, de hacinamiento no tolerable, y por otra parte, con la conciencia de que, a corto plazo, los esfuerzos que se están haciendo para mejorar la oferta en este servicio provocan incrementos superiores de la demanda, por lo que hay que ir inevitablemente a inversiones de choque que solucionen o disminuyan este problema.

Con la infraestructura existente de cercanías (por referirnos sólo a Madrid, aunque el problema es trasladable a otras áreas urbanas), para atender de una forma razonable, no óptima, a la demanda existente necesitamos cien trenes más de los que están circulando. Existen por encima de cien trenes en las cercanías de Madrid en este momento. Esos cien trenes, que son de tres unidades, trescientos vagones, están ya contratados. La industria nacional nos los sirve a un ritmo de cinco al mes. También hay algunos problemas en una parte de la industria nacional. Hemos observado que la puesta en circulación de estas nuevas unidades se cubre automáticamente y genera una nueva demanda. Consecuentemente son necesarias, en cooperación con otras administraciones públicas (el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma en este caso, pero en otras zonas territoriales ocurre exactamente igual) sólo para atender el problema de Madrid, otras cien unidades suplementarias a éstas ya contratadas. Para atender a las necesidades globales de España, en cercanías, harían falta otras terceras cien unidades suplementarias en este momento. Tendríamos que contar, además, con un previsible incremento de la demanda.

En cuanto a otro aspecto al que se ha referido, el de agresiones al medio ambiente, no comparto el criterio de S. S. relativo a que más que invertir hay que evitar los desastres cometidos. Es absolutamente ilusorio pensar que se puede hacer una construcción de esta envergadura sin ningún impacto ambiental. La construcción de un ferrocarril de esas dimensiones obviamente tiene un impacto ambiental. La construcción se ha hecho con el máximo cuidado y la máxima atención que las técnicas y la construcción de este tipo requieren en los niveles europeos donde las exigencias y las prestaciones son altas. Además, se va llevar a cabo algo superior a lo que se ha hecho normalmente en nuestro país: una inversión suplementaria para hacer que ese impacto ambiental, reducido al mínimo posible pero obviamente existente, se reduzca todavía más con obras suplementarias.

Eso es lo que podemos hacer y creo que es el marco razonable en el que podemos actuar.

Aunque ya me he referido a Correos y Telégrafos, diré que no se ha traspasado ningún servicio rentable a la iniciativa privada, lo que sucede es que hay iniciativa privada en el transporte de correspondencia. En el área urbana eso es legal y, consecuentemente, hay que contar con ello.

Estoy de acuerdo con S. S. en que es necesario conversar y dialogar para que las decisiones que se tomen sean

pactadas, ya sea por ley o por cualquier instrumento jurídico. Dada la urgencia con que se realizan estas transformaciones, pienso que sería bueno incluirlas en la próxima Ley de Presupuestos. Quizá no sea posible debido a circunstancias variadas, pero discrepo de S. S. y de algunos otros intervinientes. Creo que la urgencia de estas modificaciones de la estructura jurídica requiere acudir lo más rápidamente posible a la Ley de Presupuestos. Una ley específica permite un debate mayor, pero estimo que sería suficiente dicha Ley para que todo el mundo tomara posición en este tema. Vuelvo a repetir que quizá no sea posible por esa o por otras razones, pero no quiero eludir mi toma de posición que es favorable a que se incluya en la Ley de Presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Le rogaría abreviase un poco su intervención porque si no va a ser difícil que podamos completar el trámite. Creo que es bueno que responda a todas las cuestiones planteadas, pero le rogaría un poco más de brevedad dado lo avanzado de la hora.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Se lo agradezco, señor Presidente, y admito la reconvencción implícita que hay en sus palabras de excesiva extensión en mis respuestas.

Hemos hecho alguna referencia a Telefónica al contestar a otros señores Diputados, y atendiendo a la recomendación de la Presidencia no haré mayores precisiones.

En cuanto a radio y televisión, estoy de acuerdo. Respecto a la solicitud de anulación de multas a «Acció Cultural del País Valencià» a la que se ha referido también el representante de *Convergència i Unió*, tengo que decir que si han planteado los recursos, serán estudiados con criterios de equidad. No obstante, quisiera hacer alguna precisión en cuanto a que todo el mundo debe respetar las normas y que no se debe de dar cobertura a ninguna infracción de la legalidad vigente. En segundo lugar, yo he recibido en mi despacho a representantes de esta entidad y debo decir que no cumplieron los compromisos que adquirieron en cuanto a la no emisión y a tratar de buscar una solución al problema existente. Por otra parte, nadie puede pretender tener de hecho una concesión de televisión por una vía ilegal, cuando hay empresas que hacen sus aportaciones y necesitan que haya un marco claro y diáfano, que es el que establecen las leyes, para que no se les haga una competencia desleal que, en cualquier caso, no está previsto en las leyes. Siempre ha habido la mejor disposición para tratar de encontrar una solución porque ya sé que detrás de esto no hay sólo un problema técnico o económico-comercial, sino que hay un problema cultural y político. Por esas consideraciones hemos tenido un criterio abierto, pero nos parece elemental que se respeten, primero las normas y, segundo, los acuerdos y los compromisos. Es lo menos que se puede pedir, en este caso y en cualquiera. En esa línea es en la que vamos a seguir moviéndonos.

En cuanto al turismo, ya hemos hecho unas referencias muy amplias.

Agradezco al señor Sedó su intervención y debo decir-

le, en lo que se refiere al contrato programa, que es un área de competencia del Ministerio de Economía y Hacienda, pero el estudio y la concreción del mismo está muy avanzado. Según la información que tengo, afectaría a dos supuestos: la gestión de las empresas del transporte, que tendrían una forma de financiación para garantizar una gestión eficaz, y el capítulo de las inversiones que requeriría acuerdos específicos comunidad por comunidad (aunque se tiene conciencia de que deben ser acuerdos), además de las fórmulas de financiación para las comunidades globales existentes en este momento. Es lo que puedo indicarle ya que este tema está bajo la competencia de otro Departamento.

Acepto su posición relativa al PTF, aunque nuestro criterio es otro. En el caso de Madrid-Barcelona-frontera, se está trabajando ya en la realización de anteproyectos pero es prácticamente imposible —no sólo por problemas presupuestarios, que también existen— comenzar a ejecutar las obras antes del 92. Se trabaja a buen ritmo y de una forma racional y correcta.

En cuanto al turismo, me gustaría que la Generalitat de Cataluña tuviera una actitud más receptiva. Notamos la ausencia de representantes con demasiada frecuencia, quizá debido a problemas de citación por nuestra parte. Si S. S. tiene posibilidad de hacerlo, me gustaría que nos diera alguna flexibilidad y que la otra parte no fuera excesivamente formalista porque, a veces, eso nos impide entrar en el fondo.

Doy por contestado el tema de «Acció Cultural» con lo que le he respondido al señor Armet. No hay una política de mano dura, sino una política de mano tendida, con respeto y seriedad en este tema y en cualquiera.

Por el Grupo Popular ha intervenido el señor Camisón que ha hecho referencia a una serie de temas que trataré de contestar, con permiso de la Presidencia, ya que ha sido muy pormenorizada su intervención. Lo que he indicado en otras ocasiones, al igual que hago ahora, no son términos tristes —quizás es mi tono— en cuanto al funcionamiento de los servicios —acusación que ha hecho S. S. de carácter general—. Creo que son términos realistas, sin perjuicio de que yo soy una persona de temperamento optimista y quizá por eso me meto en estos líos y en otros. No son términos tristes. Repito que son términos realistas y pienso que es una regla de juego limpio elemental seguir en ese tono. Seguramente cometo equivocaciones (alguna la reconoceré ante S. S.), pero creo que no ha sido justo en algunos juicios globales y en otros particulares que ha señalado.

Hay un tema que le preocupa a S. S. en el que ha insistido varias veces, la adjudicación del TAV. Rechazo por completo que se produjera por motivaciones políticas, señoría. En la fijación de los criterios intervino incluso una empresa norteamericana para garantizar la máxima objetividad. Se hizo así, cuando las previsiones eran otras, porque la parte más cuantiosa del contrato fue adjudicada a una firma alemana, no francesa. No tiene ninguna relación con esos problemas que dice S. S., y que conste —dado que yo he tenido responsabilidades también en ese campo al que he hecho alguna referencia indirecta— que

si eso hubiera sido así yo no hubiera tenido ningún inconveniente en declararlo ante S. S. y, además, hubiera contado, no sé si con el apoyo unánime de las fuerzas políticas, pero seguramente mayoritario y superior al que proporciona, con ser suficiente, el Partido Socialista. Si a través de un contrato como éste hubiéramos podido solucionar un problema como el del terrorismo, me parece que cualquiera en esta Cámara hubiera dicho que era muy barato. Pero, señoría, desgraciadamente, eso no ha sido así. Nos hemos guiado sólo por criterios de objetividad y no ha estado sobre el tapete un criterio de ese tipo. ¡Ojalá hubiera estado y ojalá hubiera sido realista! Pero es un poco simplista, lamentablemente, ese criterio.

Vuelvo a señalar otra cosa: lo que se refiere a la alta velocidad son las veinticuatro ramas, los veinticuatro trenes de alta velocidad. Las locomotoras de gran potencia no son para la alta velocidad, sino para el conjunto de la red española.

Ya me he referido al coste del Madrid-Sevilla y he dejado en poder de la Presidencia esa nota informativa.

Sobre la solidaridad del Gobierno con el cambio de ancho de vía, deseo decirle que es la decisión que se tomó el 9 de diciembre y que, naturalmente, fue aprobada por el Gobierno.

En cuanto al nuevo informe de RENFE, el Gobierno no ha tenido ocasión de pronunciarse. Si en el Consejo de Ministros hubiera opiniones discrepantes tampoco se lo diría a S. S., porque estoy obligado por un deber de reserva. Pero lo que sí que puedo decirle es que no ha habido ocasión. No sé qué Ministros son partidarios, cuáles no lo son o si lo son todos, porque el tema no se ha planteado todavía.

Desconozco cuál es el número de paradas entre Madrid y Sevilla. Hay algunas que están cantadas, como Ciudad Real y Córdoba. Las estaciones, como sabe S. S., son muy pocas en todo el recorrido. Ahora bien, el criterio de explotación en lo que ha adelantado RENFE, será similar al que se hace en las dos líneas existentes en este momento de alta velocidad. La que conocemos más es la París-Lyon. Hay un gran número de trenes que son directos entre París y Lyon y, luego, hay algunos trenes que hacen paradas en el recorrido, pocas, depende, naturalmente, de la demanda de viajeros en cada sitio; eso estará sujeto a la explotación. Obviamente, al tratarse de un tren de alta velocidad las paradas son mínimas.

Se ha referido S. S. a la transformación de la ENA. Está incluida en esos proyectos para transformarla en empresa de titularidad pública, con el fin de salvar dos problemas: uno, el que nos sucedió hace poco que fue que nos quedamos sin profesorado porque, al tener que ser los profesores pilotos, todos menos uno se fueron a las empresas privadas donde les pagaban mucho más que como funcionarios en la Escuela Nacional Aeronáutica. Eso ha hecho que podamos salvar el problema ahora a través de un acuerdo con el Ministerio de Defensa, siendo la inmensa mayoría de los profesores funcionarios militares, pero, naturalmente, ésa es una solución transitoria. Nuestra idea es que para mantener el profesorado tenemos que ser

competitivos con ese mercado de trabajo y, consiguientemente, ésa es una de las motivaciones.

También hay otra que no tengo tampoco inconveniente en señalar. Me parece que no es del todo adecuado que este tipo de enseñanza sea prácticamente gratuito, como lo es en este momento. Creo que es la formación de profesores de muy alta cualificación que pueden contribuir de una forma apreciable al costo de esa formación y, consiguientemente, también pensamos movernos en esa línea.

En cuanto al transporte marítimo, no es competencia de nuestro departamento la gestión del BCI ni de la Sociedad de gestión de buques, por lo que excuso contestarle en este tema.

Respecto al turismo he hecho bastantes referencias, en contestación a intervenciones de alguna de sus señorías. Por eso, si me lo permite, lo considero contestado.

Sobre Correos, ha hablado usted en tono optimista frente a los términos tristes en otro caso. Creo que no, que me he mantenido más o menos en el mismo tono.

Me he referido ya a ENATCAR. El asunto de las barras lo contesté en una pregunta que me formuló S. S. en el Pleno, y a ella me remito.

El Plan de cercanías sí se cumple. Hay retrasos en algún supuesto, pero en lo que se refiere a infraestructura está ejecutado o en ejecución. Hay deficiencias en cuanto al material móvil, que he indicado con toda claridad.

No puedo aceptar, señoría, las insinuaciones con respecto al cumplimiento de la Ley de Contratos del Estado. Por supuesto, se cumplen todas, ésas son las instrucciones, y si alguien no las cumple será de su responsabilidad. Como puede imaginar fácilmente S. S., no hay instrucción por parte de ningún organismo directivo del Ministerio de ningún incumplimiento u ignorancia de ninguna ley, sino todo lo contrario.

En cuanto a Telefónica, nos hemos referido a las distintas cuestiones. Le indico a S. S., porque ha hecho una referencia a ello, que no se incluyen en las cifras de líneas instaladas las que no tienen línea, es decir, que no hay servicio para hablar. Consiguientemente, la comparación de cifras es homogénea de una fecha con otra.

En materia de telecomunicaciones no se ha publicado ciertamente todavía el plan técnico de la onda media. Este plan técnico no va a comportar incremento de la oferta existente en ese momento, sino reordenación de la banda o de las frecuencias, pero no hay sitio prácticamente para nuevas emisoras. Pensamos que era menos urgente que el de frecuencia modulada, que todavía puede ser ampliado en lo que he señalado a algún otro de los señores Diputados.

Ha habido un desarrollo importante de la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones. En este momento les recuerdo que ya están liberalizados con la reglamentación y con la normativa publicada las terminales telefónicas y las centralitas, aparte, por supuesto, de todos los servicios de valor añadido porque eso ya estaba señalado en la ley de Ordenación de las Telecomunicaciones.

El contrato del Estado efectivamente se ha retrasado con respecto a lo indicado por mí mismo en otras ocasio-

nes. He señalado la razón, cual es incluir los criterios normativos de la Comunidad Europea que nos obligan y que no existían cuando hice aquellas declaraciones. Nuestro nivel de digitalización es bajo en relación con los países más avanzados de Europa. Justamente por eso necesitamos algún tiempo, pero pensamos hasta 1993 con ese esfuerzo nos permitirá llegar suficientemente.

En cuanto al HISPASAT, creo que no hay ningún tipo de exigencias anormales por parte de Defensa ni de ninguno de los organismos que intervienen que son accionistas de esta empresa. Nunca se ha indicado —de eso estoy bien seguro— que este sistema de comunicaciones por satélite fuera a prestar servicio para las Olimpiadas de Barcelona o para la Exposición de Sevilla. Coincide en el tiempo el lanzamiento de los satélites con la celebración de estos acontecimientos, pero no está destinado a darles cobertura.

En cuanto al aeropuerto de Barajas no hay una decisión tomada, pero los estudios técnicos son coincidentes hasta el momento en que debe procederse a una ampliación de este aeropuerto y que no es aconsejable la instalación de un segundo aeropuerto de carácter comercial en el área de Madrid. Esos son los informes técnicos existentes, aunque vuelvo a decir que no existe decisión tomada todavía.

Finalmente, en cuanto a los temas de colapso aéreo o de saturación en determinadas épocas o situaciones, ya le he dicho que somos partidarios de que haya un centro único de control de afluencia para toda Europa, pero lamentablemente y aún presidiendo nosotros por seis meses la Comunidad Europea, no tenemos fuerza suficiente para imponer nuestro criterio aquí, ahora, ya, al resto de nuestros socios que quieren ir con otro «timing» y que tenemos que admitir forzosamente.

Paso a contestar al representante del Grupo Socialista, señor García-Arreciado. Agradezco, cómo no, el apoyo que me han manifestado y el tono de su intervención, la coincidencia de objetivos que ha señalado. Por supuesto que comparto los criterios en cuanto al funcionamiento de los servicios públicos. Pueden estar seguros S. S. como portavoz y los demás miembros del Grupo Socialista que nos mantendremos en esa línea de darle la mayor eficacia posible a estos servicios públicos para atender a las necesidades ciudadanas, y que nos moveremos en la línea realista de decir en cada momento cuáles son las circunstancias y los problemas con los que nos encontramos.

Agradezco también la comprensión mostrada y la declaración, muy importante para mí, que han hecho respecto a la necesidad del nuevo marco jurídico para buscar esa mayor eficacia.

En lo que se refiere al turismo, me parece que ha hecho muy bien al citar la Ley de Costas. Hay también algunos otros instrumentos de protección del entorno y del medio ambiente que, desde luego, es uno de los elementos fundamentales para incrementar esa calidad de nuestra oferta, que parece que buscamos con carácter general.

Insisto, una vez más, en que sí es propósito del Departamento proceder a una regulación legal. Consiguientemente, la decisión, el alcance y el contenido será deter-

minado por esta Cámara en lo que se refiere a televisiones locales por cable y de difusión directa o por televisión.

Muchas gracias a todos, especialmente al Presidente por su comprensión. Pido disculpas por la extensión de mis respuestas, pero estaba motivada por el deseo de dar cumplida contestación a la intervención de los señores Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: El Reglamento, como SS. SS. saben, contempla la posibilidad excepcional de que los Diputados de los grupos parlamentarios puedan plantear observaciones o pedir aclaraciones. Ruego a SS. SS. que usen con moderación esta posibilidad.

¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Quiero agradecer al Ministro sus contestaciones, y me voy a referir rápidamente a tres puntos.

En primer lugar, señor Ministro, aunque a mí me gustarían cosas más próximas en el tiempo, recojo, y en seguida va a saber a lo que me refiero, con verdadera esperanza el contenido que se le puede dar entre todos a una frase de S. S., que he tomado casi literalmente, que dice: No estaremos en disposición de acometer nuevas líneas de infraestructuras hasta después de 1992. Ojalá, señor Ministro, podamos para 1993 establecer respuestas a exigencias de infraestructuras ferroviarias. Ojalá fuera antes, pero algo es algo.

Segundo punto. Señor Ministro, hecho de menos que dentro de lo que es casi la espina fundamental a través de la cual se está organizando el desarrollo de la ley de Ordenación del Transporte, que es la coordinación entre modos, prácticamente no se haya ya tocado esta tarde. Hay en el Plan de Transporte Ferroviario una cifra ridícula de 11.700 millones de pesetas para la interconexión, incluidos puertos, etcétera, con el ferrocarril. Creo que hay que recuperar, dentro de ese margen de flexibilidad al que el señor Ministro ha aludido en la revisión del Plan de Transporte Ferroviario, en conexión con otras intervenciones de compañeros de esta tarde, el que verdaderamente el ferrocarril ayude a esa coordinación de modos a través de inversiones, necesariamente, en el transporte intermodal.

Termino diciendo, a propósito de la telefonía rural, que dentro de las tarifas yo quise distinguir lo que eran tarifas de cuotas de enganche. Señor Ministro, lo repito una vez más, hay que acabar con esa vergüenza y con ese escándalo —escándalo puesto en relación con el concepto de solidaridad— que supone pagar cuotas de enganche de 500.000 ó 700.000 pesetas para que en las zonas rurales españolas puedan seguir montándose teléfonos. Esto no es solidario, no es lógico de un Gobierno, que podría ser aquel en donde está S. S. o aquel en donde a lo mejor un día, más o menos lejano, pueda estar yo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Intervengo para hacer unas precisiones en nombre de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, a la cual represento, como supongo que mi acento delata.

Quiero agradecer al señor Ministro sus explicaciones. He encontrado a faltar que me dijera si, dentro de las previsiones del Ministerio, entraba realmente hacer un plan general de transportes, o como quiera que se le llame, que considero fundamental.

Respecto a las tarifas telefónicas, no he hablado de la provincia y de la ciudad. He hablado del extranjero y de la ciudad. Lo que me temo es que ocurra lo de siempre, que cuando hay un reajuste de este tipo acabamos todos pagando más. No sé por qué, pero acostumbra a pasar así.

También quiero agradecer la referencia a ENATCAR. Esperamos que, efectivamente, se lleve adelante la investigación por los organismos oportunos.

Quiero mostrar el acuerdo teórico sobre la explicación que nos ha dado en la respuesta respecto al transporte de cercanías. Sólo podemos decir una cosa: hágase.

Finalmente, quiero insistir sobre la cuestión de la «Acció Cultural del País Valencià». Que se tengan en cuenta todos los criterios que el señor Ministro ha citado, porque creo que la buena solución de este problema nos puede dar satisfacciones a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, el señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de la Comisión, he sido aludido, creo que de una forma que no procedía, por el señor portavoz del Grupo Socialista. El señor García-Arreiciado creo que ha resbalado y ha caído en el terreno de la ofensa personal. Yo me he limitado a decir —ahí está el «Diario de Sesiones»— que había un atisbo de tráfico de influencias por unos hechos que han ocurrido, y esos hechos nadie los ha desmentido. He dicho que la empresa Consultores de Comunicación y Dirección es propiedad, en parte, de don Julio Feo, que esta empresa ha asesorado a la empresa Alsthom, que esta empresa es adjudicataria de una parte del contrato del siglo y que este señor fue secretario del Presidente del Gobierno. Esos hechos ni siquiera los he valorado.

Algo semejante he dicho de la empresa Amper Servicios, de Sevilla. He contado unos hechos sin entrar en valorarlos. De hacer algo el portavoz socialista, quizá lo más normal en este caso hubiera sido haber desmentido esos hechos. Ha tenido una ocasión de oro, pero no lo ha hecho. Por tanto, debe quedar constancia en esta Comisión que no es indignidad decir la verdad, decir lo que están diciendo en estos momentos muchos españoles. No es indignidad en absoluto contar los hechos ocurridos, porque, en ese caso, si no fuera así, muchos españoles en estos momentos serían indignos.

Ante la acusación de indignidad lo fácil, quizás, era reaccionar con él: y tú más. Pero no voy a caer en esa trampa. No es mi estilo. Sencillamente, me reitero en todo lo dicho y, sin embargo, no soy indigno. Al parecer, la ofuscación del señor portavoz está en que ha confundido

lo que es indignidad con realismo, porque realismo es lo que he explicado yo a la hora de contar los hechos, el mismo realismo del que hacía gala el señor Ministro hace unos momentos. Por lo visto para el señor portavoz la dignidad equivale, exclusivamente, a la loa al Gobierno. Por tanto, yo me permitiría recomendarle, como ofendido, que retirara ese insulto, ya que estamos al principio de la legislatura. Si no lo hace, quedará en el «Diario de Sesiones» consumada una ofensa y ya veremos qué pasará en el futuro.

Señor Ministro, agradezco la información que me da, pero debo hacer algunos comentarios. Ahora nos enteramos en esta Comisión, después de haber hablado del asunto en muchas ocasiones, de que las sententa y cinco locomotoras de gran potencias son, además, para otros trenes que no son de alta velocidad. Nos enteramos hoy, pero nos va a permitir el comentario obligado. En ese caso, nos tememos que se esté o se vaya a infrutilizar esa gran potencia. Tal vez estemos o vayamos a matar moscas a cañonazos.

Me gustaría que, aunque fuera brevemente, contestara a alguno de los temas que realmente me interesaban y, por la rapidez, el señor Ministro no lo ha hecho. Me refiero al futuro del Ruta de la Plata, rematando en el puerto de Pajares, en Asturias; a las rutas ferroviarias valencianas, de La Rioja, al túnel de Benasque y al aeropuerto de Jerez de la Frontera.

Respecto al procedimiento contra el plan de reestructuración naval, me gustaría que el Ministro nos dijera algo, porque en su contestación no lo ha citado. Y es una lástima que se ha decidido por el señor Ministro aprovechar los Presupuestos del Estado para variar el régimen jurídico de Correos y de la ENA, porque creo que ambas instituciones merecían un debate más profundo y más independiente.

En su referencia a las relaciones del contrato del siglo con el terrorismo, debo decir aquí también, señor Ministro, que mi Grupo lo hubiera visto muy bien si con ello se hubiera hecho algo en favor de erradicar el terrorismo. Mi comentario iba por otro sitio muy distinto, y usted lo ha explicado en su frase, cuando ha dicho que hubiera merecido la pena si se hubiera podido evitar el terrorismo. El comentario que he hecho es porque creo que si se hizo aquel esfuerzo, que usted dice que no, el resultado no ha sido el apetecido en la lucha, puesto que la violencia continuó, después del contrato del siglo, con la misma virulencia que antes.

Y termino ya, señor Presidente. En relación con la Ley de Contratos, debo decir aquí también que lo que intentamos, por supuesto, es no sólo que se cumpla, sino que se cumpla con todo el rigor que merece. No hace mucho ha habido, por ejemplo, un debate en Pleno sobre los sistemas de adjudicaciones que prevé la Ley de Contratos, la cual fija algunas excepciones en determinados casos, y resulta que el Gobierno actual está utilizando esas excepciones como norma general, y es lo que intentamos que se corte, porque creemos que no va con el espíritu de la ley.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia desea manifestar que no ha advertido la utilización de epítetos ofensivos. He pensado que se dejaban a su elección. En caso de que los hubiera habido, no cabe duda de que este Presidente hubiera amparado a S. S. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

Tiene la palabra, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Creo, señor Presidente, que es un capote muy bien echado por la Presidencia en la dirección de su Grupo, pero cuando se dice que dentro de los epítetos uno es la indignidad y que de eso escoja el que vaya más allá de la indignidad, no concuerda con lo que acaba de decir.

El señor **PRESIDENTE**: Esa es una opinión, señor Camisón.

El señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: No es función, y además no intención de este portavoz, desmentir los hechos relacionados con el señor Camisón, sobre cuya veracidad no me cabe la menor duda. No sé si son o no ciertos, pero basta que él lo diga para que crea sinceramente que la empresa en la que trabaja o de la que es dueño don Julio Feo haya podido intervenir en asesoramiento de una de las empresas adjudicatarias del concurso. No es eso, señor Presidente, lo que he criticado. He criticado lo que ahora se califica, en palabras del señor Camisón, de atisbo de tráfico de influencias. Y lo he criticado, señor Presidente, porque me parecía, y me sigue pareciendo, que es una sugerencia insidiosa, un infundio sin fundamento sobre una decisión del Consejo de Ministros. Y en defensa de ese Consejo, al que S. S. legítimamente combate y ataca, he hecho la afirmación política, desprovista de cualquier connotación personal, que me veo en la obligación de mantener si S. S. mantiene el tenor literal de lo que consta en el acta de esta sesión.

Los hechos puntuales, señor Presidente, que, de confirmarse, pudieran cuestionar la honorabilidad de aquellas personas a las que se les imputa, no deben de justificar en ningún caso la generalización de esos comportamientos ni la aplicación de los mismos a las decisiones del Consejo de Ministros de España.

Se me pide en nombre de la cortesía parlamentaria que retire mi intervención anterior. Señor Presidente, creo que la cortesía parlamentaria no es un fruto que se críe en el árbol de los guindos, y solamente a quien de ese árbol se cae se le puede pedir que tenga la interpretación de la cortesía parlamentaria directamente relacionada con la ley del embudo. Por tanto, si el señor Camisón sostiene su sugerencia insidiosa de que en la decisión del Consejo de Ministros hay lo que él califica de atisbos de tráfico de influencias, yo mantengo exactamente la literalidad de lo que he dicho en mi anterior intervención.

Y, señor Presidente, termino dando las gracias al señor Ministro porque, por sorprendente que parezca, algunos Ministros, en sus respuestas a los grupos parlamentarios, por la amistad y por la confianza que nos une, se olvidan de contestar al Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): En primer lugar, quiero hacer algunas precisiones al señor Rebollo.

No he dicho hasta después de 1992. He dicho hasta 1992. Y la referencia ha sido a nuevos trazados. Por supuesto, el PTF tiene que aplicarse en lo que supone modernización de líneas ya existentes. Eso sí que debe de continuar de aquí a 1992, porque para eso hay previsión presupuestaria, en algún caso a través del contrato-programa, aunque tenga que ser revisado.

En cuanto a la coordinación entre modos de transporte que derivaba de la LOT, creo que lo podríamos enlazar con esta sugerencia que hace el señor Armet de la conveniencia —no sé si ha dicho necesidad; yo la conveniencia la admito y la necesidad tampoco me costaría admitirla—, de un plan general de transporte. Creo que es más o menos lo mismo y me parece una buena sugerencia de la que tomo nota por parte de las intervenciones de los dos señores Diputados.

En cuanto a las tarifas, al hablar de homogeneidad y de que no paguen desproporcionadamente unos con respecto a otros, incluía también las cuotas de enganche.

Por lo que respecta a lo que ha dicho el señor Armet, ya he contestado que la vez anterior se me pasó, a pesar de mi pormenorización. Lo del plan general de transporte lo admito como una sugerencia interesante.

Por lo que se refiere a las tarifas telefónicas, ya he hecho una precisión, lo de Enatcar también, el acuerdo con cercanías y sobre Acció Cultural también, con una matización, que si es verdad que la televisión valenciana se ve en el sur de Cataluña, también se ve en el norte de la comunidad valenciana TV-3, ya que opera desde un repetidor que está en Montecaro, en Tarragona.

En cuanto al señor Camisón, debo decir que no entro en epítetos ni en calificativos, respeto lo que han dicho y preferiría que no se hubiera producido ese intercambio entre usted y el representante del Grupo Socialista, pero no entro en ello. Creo que, de verdad, no hace bien el señor Camisón en sembrar esas insidias, porque no hay base ninguna para ello. Esa pretendida relación de hechos que formula es absolutamente aleatoria. Yo le podía decir que, normalmente, cuando vengo al Parlamento, Diputados de diversos grupos —del suyo también— se interesan por asuntos que están pendientes de resolución en el Departamento. Me parece que es algo normal y que en una relación racional no hay que buscar segundas ni terceras intenciones a cualquier intervención de este tipo. Si yo hiciera una ilación de esos hechos —que yo los hechos no los discuto; lo que sí discuto, señor Camisón, y es perfectamente legítimo, son las insidias o las conexiones absolutamente arbitrarias—, si yo hiciera una conexión de eso, de cuando un Diputado del Grupo Popular se interesa por un determinado asunto y me lo manifiesta, y yo le contesto y le digo que le informaré, si yo en seguida estableciera la ilación de: «este señor lleva un fin torcido y es tráfico de influencias, lo que tiene es un interés particular

en una empresa concesionaria», estaría actuando abusivamente. Creo que hay que presumir la buena fe y no lo contrario. Lo que hay que demostrar es la actuación torcida o equivocada, no la de buena fe. Esta es la que se tiene que presumir. Esa no hay que demostrarla, y, consiguientemente, me parece que realiza usted una actuación insidiosa cuando vincula hechos que no tienen nada que ver. Yo se lo he dicho tajantemente, señoría. Todo el mundo se puede equivocar. Quien realiza la concesión definitiva es el Consejo de Administración de RENFE. Por supuesto que puede cometer errores, pero no hay la menor duda de que la realiza de buena fe y sin presiones extrañas de ningún tipo: ni la lucha antiterrorista ni Julio Feo ni nada de nada. Señor Camisón, ya está bien de esas cosas, de verdad. Por respeto a nosotros mismos, procedamos en esas cosas con un poco más de seriedad y con un poco más de fundamento. Perdónenme, no quiero en absoluto entrar en otro tipo de cosas, pero me parece que no es correcto lo que ha hecho su señoría.

En cuanto a otro tipo de comentarios, diré que me parece que también ha hecho S. S. una extensión no adecuada cuando decía: «nos enteramos en esta Comisión». En ese punto quizá deba ser S. S. más modesto. Diga que se ha enterado usted de que las locomotoras no son para los trenes de alta velocidad. Las ramas de alta velocidad (se lo dije alguna vez en el Pleno; no sé si es que no me escuchó en alguna de las preguntas), por decirlo un poco «a la pata la llana», llevan incorporadas su locomotora; es decir, los trenes de alta velocidad son, por decirlo también con otra expresión coloquial, enterizos, son los vagones y la locomotora, es la misma pieza, son como siete vagones que no se pueden desenganchar y la locomotora tampoco. Consiguientemente, esas locomotoras nunca han sido para los trenes de alta velocidad; son para los servicios generales de la compañía ferroviaria, para mercancías, para viajeros, para lo que sea, son locomotoras de gran potencia que no tienen nada que ver con el tren de alta velocidad. El contrato se resolvió simultáneamente en el tiempo, pero no tienen nada que ver. Confío en

que en esta ocasión sí se haya enterado su señoría.

En cuanto a las líneas concretas que me ha planteado, Ruta de La Plata, Pajares, Benasque —que yo no sé si eso es un ferrocarril o es una carretera—, me remito a lo que he dicho con carácter general y por eso pensaba que sí le había dado respuesta. Se mantiene lo que está dicho en el Plan de Transporte Ferroviario —también le he contestado ahora al señor Rebollo en ese sentido—, y lo que no está incluido en el Plan de Transporte Ferroviario no está. El aeropuerto de Jerez está incluido entre los aeropuertos en los que hay que realizar actuaciones en fechas próximas, de acuerdo con el Plan Nacional de Aeropuertos.

Finalmente, en lo que se refiere al plan de reestructuración naval y de las ayudas, le diré que nunca hubo negativa por parte de la Comisión Europea ni tenemos ninguna demanda ni ningún problema en ese punto, todo lo contrario. Lo que sí hubo que hacer, naturalmente, fue someterlo a su consulta y aprobación, porque eso forma parte de nuestras obligaciones, de acuerdo con los Tratados, pero ese estudio por parte de la Comisión se dio y aprobación también se dio. Por eso pudimos conceder las ayudas, pero ahí no ha habido oposición.

Al portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, le diré que, amabilidad por amabilidad, me parece elemental haberle contestado. Yo no sé cuáles son otros usos. A mí me ha parecido que era lógico y lo he hecho con mucho gusto, señoría, porque su intervención me ha parecido muy adecuada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por la abundante información suministrada, así como por la resistencia demostrada durante bastantes horas en este debate.

Muchas gracias, señores Diputados, por la colaboración que nos han prestado.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961