



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 160

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 27

celebrada el viernes, 19 de octubre de 1990

---

Página

---

### ORDEN DEL DIA

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1991 («B. O. C. G.», Serie A, número 39-1, de 1-10-90) (número de expediente 121/000040):

- Del Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Pérez Touriño). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000476), Vasco, PNV (número de expediente 212/000479) y Popular (número de expediente 212/000570) ..... 4752
- Del Secretario General de Turismo (Fuejo Lago). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (números de expedientes 212/000475 y 212/000485) y Catalán, Convergència i Unió (número de expediente 212/000592) ..... 4764
- Del Secretario General de Comunicaciones (Martín Palacín). A solicitud de los Grupos Parlamentarios CDS (número de expediente 212/000635) y Popular (número de expediente 212/000571) ..... 4772

- **Del Director General de Aeropuertos Nacionales (Rosas Díaz). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000474) y CDS (número de expediente 212/000636) ..... 4782**

**Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.**

**COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1991 (Número de expediente 121/000040):**

- **DEL SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Número de expediente 212/000476), VASCO, PNV, (Número de expediente 212/000479) Y POPULAR (Número de expediente 212/000570)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se abre la sesión, para continuar con las comparecencias de personalidades del Ministerio de Transportes, respecto de los presupuestos de este departamento.

Comparece, en primer lugar, don Emilio Pérez Touriño, Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a solicitud del Grupo Mixto, del Grupo Vasco (PNV), del Grupo Popular, de Convergència i Unió y del CDS.

Por el Grupo Mixto, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, trataré de ajustarme a esos cinco minutos en una Sección tan importante para nosotros.

Señor Subsecretario, entrando rápidamente en materia, agradeciendo su presencia aquí, en primer lugar, con relación al programa 511.B, en las transferencias corrientes, subvención al transporte marítimo y aéreo de mercancías entre la Península y las Islas Canarias, me gustaría saber en qué criterios se ha basado el organismo financiero y la política para esta subvención de su departamento, para consignar la cantidad de 1.850 millones de pesetas en este proyecto de presupuestos para 1991, que es exactamente igual que la cantidad consignada en el ejercicio presupuestario de 1990. Al menos deberían haberse tenido en cuenta los incrementos en fletes y no digamos ya pasado el umbral, la repercusión de los combustibles.

Sabe el señor Subsecretario —y han sido además declaraciones de los señores Ministros— que se iba a atender el coste de la insularidad canaria y, sobre todo, sortear los obstáculos que se pueden poner —que se están ponien-

do, de hecho— a la exportación de mercancías hacia el área de la Comunidad Económica Europea, por la situación peculiar de Canarias, con el Protocolo número 2, y que ha sido, digamos, una especie de entendimiento entre todas las partes, administración, usuarios, etcétera, para mantener siempre, al menos, el índice de precios al consumo o los valores equivalentes sobre la inflación y las repercusiones en combustible el incremento de esta partida. Nos ha extrañado que venga exactamente con las mismas cifras.

Seguidamente, señor Subsecretario, otra cuestión. En los Presupuestos que ustedes nos traen aquí para la inversión en aviación civil, veo que los programas 422.M y 515.B, tanto para enseñanzas aeronáuticas, en la Dirección General de Aviación Civil, como el sistema de explotación del sistema de circulación aérea, sobre todo basado en el sistema de circulación aérea, no se si ha tenido en cuenta, porque yo no lo encuentro en su sistemática presupuestaria, la creación por el artículo ochenta y dos de la vigente Ley de Presupuestos Generales del Estado, del organismo autónomo Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y si se ha hecho alguna previsión—yo no la encuentro en el Informe de Presupuestos— tanto en el sistema de circulación aérea como en los gastos de personal de lo que va a ser el trasvase de los funcionarios actualmente situados en el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales hasta la creación de éste y lo que aparece ahora, qué previsión presupuestaria existe a ese respecto.

La tercera observación, señor Subsecretario, es una sugerencia. A veces nos perdemos en el análisis de la sistemática de los Presupuestos sobre todo el concepto de subvenciones al transporte de mercancías y de personas, que sobre todo está afectando fundamentalmente al archipiélago canario y en menor cuantía al archipiélago balear en las subvenciones ya —me refiero al transporte aéreo— y tal vez fuese conveniente, igual que existe adscrita a la Subsecretaría, en el programa que antes he señalado, el 511.B, la subvención al transporte marítimo y aéreo de mercancías, que las subvenciones a personas vayan también en el mismo capítulo de Subsecretaría porque nos encontramos que en el programa 515.D, la subvención y apoyo al transporte aéreo, sigue vinculada al Servicio 04 de la Dirección General de Aviación Civil. Por esa razón, la subvención a mercancías podía estar en la Dirección General de la Marina Mercante, por ponerle un ejemplo.

Se trataría de racionalizar todo lo que debe ir como subvenciones, como capítulo 4, de transferencias corrientes, porque está también aquí como 4, en el programa 515.D, y es una cuantía que tiene enjundia porque son nada menos que 4.250 millones de pesetas, y nos parece

a los interlocutores que, en todos los casos, fuera la Subsecretaría quien tuviera

La siguiente pregunta y voy terminando, señor Subsecretario, son las previsiones presupuestarias que existan en el ámbito de las comunicaciones y telecomunicaciones, si el Ministerio está implícito presupuestariamente en cuestiones ajenas a Telefónica en cuanto a infraestructura de comunicaciones, bien para el servicio telegráfico, postal, etcétera, en incrementos que aquí no aparecen reflejados, fundamentalmente a las áreas archipelágicas insulares del Estado. Ver qué criterios se han tenido ahí.

Con relación al programa 514.D, señor Subsecretario, me llama la atención que en las subvenciones y apoyo al transporte marítimo se consignen transferencias corrientes con un capítulo articulado y que en el concepto 487, figure la subvención a la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puertos. Los ministerios, desde una política de tiempo atrás, han venido suprimiendo de la consignación en los Presupuestos Generales del Estado las subvenciones a distintos entes de la Administración, mutuas de funcionarios y mutuas de cualquier cuerpo. Yo he estado mirando los Presupuestos de este año y han desaparecido tradicionales subvenciones a la mutua de funcionarios del Ministerio de Agricultura, del Ministerio de Justicia, etcétera y, sin embargo, veo que aquí queda el «banco pintado» de la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puertos. Me gustaría saber si es un criterio específico, son 60 millones de pesetas y llama la atención porque tampoco se trata de un colectivo laboralmente débil.

Señor Subsecretario, finalmente preguntarle si en las inversiones en turismo, aunque serán objeto de la comparecencia del Secretario General de turismo, se han previsto algunas inversiones en infraestructura de los aeropuertos canarios dada las limitaciones que existen en este momento tanto en el Aeropuerto de Hierro como en el de La Palma, sobre todo en el de Hierro, porque se están penalizando los aviones con la reducción de plazas de pasajeros y estaríamos pendientes de qué tipo de inversiones se pueden realizar dentro de los Presupuestos de 1991.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco (PNV) el señor Olabarría tiene la palabra.

El señor **OLABARRIA MUÑOZ**: Dos preguntas específicas dirigidas al Subsecretario del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, tras haber una ligera valoración sobre la concepción que mi Grupo tiene de estos Presupuestos y específicamente en el ámbito de lo que entendemos son recortes o al menos insuficientes incrementos de lo que quizá debía ser objeto de atención preferente en la estructura presupuestaria anterior. Se están utilizando para estos presupuestos rótulos o calificaciones como restrictivos, presupuestos para una situación de crisis novedosa, para remover determinados desequilibrios estructurales de nuestra economía. Los recortes más significativos y los que preocupan a mi Grupo son los recortes o insuficientes incrementos, como digo, en inversiones productivas, y en el seno de las inversiones productivas, específicamente los recortes o insuficientes incre-

mentos en los gastos infraestructurales. Somos un país con gran déficit de infraestructuras y nos preocupa específicamente la insuficiente atención que captamos en esta estructura presupuestaria para atender a nuestro déficit de infraestructuras.

Tras esta pequeña introducción voy a hacer las dos preguntas concretas.

En materia de aeropuertos observamos que en el programa 515.A, presupuesto con 20.432 millones de pesetas, cuyo rótulo es infraestructura de aeropuertos, organismo Aeropuertos Nacionales, de esta consignación presupuestaria, señor Subsecretario, nos gustaría saber a cuánto ascienden las inversiones comprometidas en este momento con los tres aeropuertos vascos: el Aeropuerto de Foronda, en Vitoria; el Aeropuerto de Sondica, en Bilbao; y el Aeropuerto de Fuenterrabía.

Además nos gustaría saber si estas consignaciones previstas tienen por lo menos una cuantía similar a las siguientes: 9.000 millones para el Aeropuerto de Sondica, para las obras acometidas y comprometidas en este momento; 1.5000 millones para la construcción de la nueva terminal del Aeropuerto de Foronda en Vitoria; y consignación suficiente para atender a la introducción de los medios tecnológicos para contribuir a la navegación aérea con condiciones climáticas adversas, en el Aeropuerto de Fuenterrabía. Esta sería la primera pregunta.

La segunda tiene un carácter un poco más general, señor Subsecretario, hace referencia a la denominada vulgarmente «Y» vasca, es decir la conexión de las redes ferroviarias de las tres capitales vascas, a través del corredor de Santa Agueda.

Es verdad que esta pregunta quizá fuera más pertinente para el próximo debate presupuestario, puesto que se refiere a las previsiones en cuanto al inicio de las obras, que en cuanto a la perspectiva histórica y proyección de futuro se sitúan en el año 1992; pero hay decisiones que condicionan notablemente estas obras comprometidas en los acuerdos del día 28 de febrero de 1989. Ayer hablamos también de estos acuerdos en materia de puertos, con la ampliación de las obras de ampliación del puerto de Bilbao.

Califiqué estos acuerdos como pactos solemnes, utilizando una locución que tiene relevancia jurídica, el pacto solemne, que es un pacto sencillamente documentado. Hay unos pactos, unos compromisos de la Administración central, y unos compromisos de la Administración autonómica vasca, que comprometen la realización de unas obras condicionadas a su vez por otras decisiones que corresponden a su Ministerio, que se deberían abordar ya en este ejercicio presupuestario. Me estoy refiriendo fundamentalmente a dos: el ancho de vía o la incorporación al ancho de vía europeo y la incorporación, a su vez, del tren de alta velocidad.

Esta es una cuestión importante, que también puede ir requiriendo ya algunas consignaciones presupuestarias. Por ejemplo, para el mes de diciembre de este año, se tiene que adjudicar el proyecto constructivo, a escala 1/1000, para la configuración en la red ferroviaria de la «Y» vasca. En este momento otros países ya están tomando deci-

siones con más diligencia que el nuestro. Hay negociaciones con la sociedad nacional de Ferrocarriles Franceses, esta Sociedad está estudiando ya su conexión con la «Y» vasca, y ya el tren de alta velocidad francés tiene articuladas sus conexiones con Dax, con Hendaya y con Burdeos. Hay un requerimiento de una serie de regiones que no sólo pertenecen al Estado español, sino a los Estados francés y portugués. Me estoy refiriendo a Aquitania, Port Charente, Loire y Chartres-Limousine. En el Estado español Extremadura, Galicia, Euskadi, Asturias, Andalucía, Madrid y Castilla y León y las portuguesas regiones del Norte y del Sur requieren (y lo han comentado en la reunión del 26 de abril de 1990, constituyendo una carta interregional) decisiones puntuales, diligentes y rápidas sobre estas cuestiones.

Por eso la pregunta específica sería: Qué previsiones están prevista en el ámbito de las consignaciones presupuestarias del Ministerio de Transportes, para ir allanando, primero, los problemas conceptuales previos, como puede ser el ancho de vía europeo o el tren de alta velocidad y, en segundo lugar, los proyectos constructivos, pues se deben ir realizando consignaciones presupuestarias para atender a estos problemas y para ir resolviendo estas incertidumbres. ¿Qué voluntad, en su caso, existe por parte del Ministerio para cumplimiento de los pactos del 28 de febrero de 1989?

Voy a repetir una pregunta un poco ingenua o inocentemente. Intuyo que no va a ser respondida, porque tengo una experiencia tan próxima como la que se produjo en la tarde de ayer. Me gustaría saber si tiene usted conocimiento de si su Ministerio, la Administración central, estaría en la tesitura de aceptar, en el caso de una insuficiente financiación desde la Administración Central, la propuesta por instituciones autonómicas, el Gobierno vasco y Diputaciones Forales, consistente en ir adelantando las consignaciones presupuestarias necesarias para iniciar inmediatamente las obras y que estas consignaciones o atención presupuestaria de las instituciones vascas sean renegociadas en cupos de años posteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo CDS, y para plantear las preguntas que pretendía dirigir al Director General de Aviación Civil, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑON**: Gracias, señor Subsecretario, por su presencia esta mañana en la Comisión.

Siguiendo la tónica que se está marcando, intentaré ser lo más breve y conciso posible.

Una preocupación existente es, indudablemente, la situación en que se encuentra la ENA, Escuela Nacional de Aeronáutica. Hubo un tiempo que estuvo, incluso cerrada. Consideramos muy importantes su desarrollo, por lo que queremos saber qué solución se va a dar y si se va a fomentar e incrementar su funcionamiento, ya que su actuación puede ser muy importante y muy interesante.

La segunda pregunta —y van a ser varias enlazadas— va a ir dirigida a saber qué ha supuesto presupuestariamente la constitución y funcionamiento del Binter-Canarias. Asimismo nos gustaría saber en qué situación se en-

cuentra en la actualidad la constitución del Binter-Baleares y cuál es su contemplación presupuestaria.

Relacionadas con ambas preguntas, vienen las siguientes relativas a saber si se piensa seguir promocionando este tipo de compañía aérea de carácter regional o interregional, si para ello se ha hecho algún estudio de viabilidad y con cargo a qué partida del Presupuesto ha sido realizado.

A modo de reflexión, hay que resaltar las circunstancias siguientes. Actualmente, el avión que fundamentalmente se está utilizando es el CNR-235, de CASA; avión de 39 plazas de pasaje, pero que no admite carga. Esto supone que, comparado con un vuelo de cualquier otro tipo, como el DC-9 ó 727 con aproximadamente 160 pasajeros, supone una sobrecarga aérea, ya que cuatro aviones de CASA se corresponden con un DC-9 ó 727, sin tener en cuenta que los otros tipos de aviones, los reactores, llevan carga, mientras que el avión de CASA no la lleva.

Esto, indudablemente, va a suponer una congestión aérea en aquellos aeropuertos donde estos aviones tengan que realizar sus operaciones e indudablemente tendrá que suponer un incremento de gastos hacia Aviación Civil, puesto que tendrá que soportar ese exceso de tráfico. ¿Cómo está esto recogido? ¿Está contemplada presupuestariamente esta situación?

Como cuarta pregunta, quisiera saber si se ha llevado a efecto alguna consignación presupuestaria para la aviación general y deportiva, suponiendo que los problemas ya hayan sido resueltos.

En otro orden de cosas, e indudablemente siempre dirigido hacia Aviación Civil, querríamos saber qué importes se dedican en el Presupuesto a la regulación y mejora técnica del tráfico aéreo.

Finalmente, quisiera traer a colación un hecho que ya se ha producido, y es que pocos fueron los que no tuvieron conocimiento de la huelga de controladores y muchos fuimos los afectados por la misma. El problema se solucionó en su momento mediante la aportación de unos fondos a efecto de pago de horas extraordinarias, etcétera. ¿Qué previsión de futuro existe en los Presupuestos de este año para resolver problemas que puedan surgir en esta materia?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergencia i Unió, para formular las preguntas planteadas al Director General de Infraestructura y Transporte y al Director General de Aviación Civil, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: En primer lugar, quiero agradecer y dar la bienvenida al señor Subsecretario de Transportes por su comparecencia ante esta Comisión. Sin más, paso a formular las preguntas relativas a los presupuestos de las dos Direcciones Generales que han sido citadas.

En cuanto a la Dirección General de Aviación Civil mi pregunta es la siguiente. Dentro de las actividades a desarrollar en el programa 515.B, de los Presupuestos Generales del Estado para 1991, se incluye la introducción

de un sistema de aterrizaje por microondas, con arreglo a las normas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Que nosotros sepamos, las recomendaciones, que no son normas de la OACI, en esta materia son que se generalice este sistema de ayuda de aterrizaje en el horizonte del año 2000. Si esto es así, la implantación de un sistema de este tipo en estos momentos puede resultar una inversión inútil por dos motivos: en primer lugar, porque, de generalizarse este sistema en los aeropuertos, los equipos actuales serán técnicamente obsoletos, dada la actual evolución tecnológica de la electrónica y, en segundo lugar, porque un sistema de este tipo exige para su utilización la incorporación de los correspondientes equipos de a bordo que, desde luego, hoy no están presentes en las aeronaves de las flotas comerciales. Por todo ello, pregunto al señor Subsecretario si tiene pensado la Dirección General de Aviación Civil tomar alguna medida concreta para que estos sistemas sean hoy de auténtica utilidad. Supongo que sí porque la inversión está prevista.

Asimismo querría reiterar una pregunta que ha sido formulada por quien me ha precedido en el uso de la palabra, sobre el futuro de la Escuela Nacional de Aviación. Creo recordar que, recientemente, el Gobierno, en respuesta escrita a una pregunta que le formuló este Diputado, anunciaba un cambio de nombre de esa Escuela y que en breve se iba a dilucidar su futuro. ¿Hay alguna medida presupuestaria contemplada respecto del futuro de la Escuela Nacional de Aviación?

En cuanto al presupuesto de la Dirección General de Infraestructura de Transporte, mis preguntas son las siguientes. En la página 324 del Presupuesto, apartado 2.7, transferencias de capital a Comunidades Autónomas, aparecen 1.000 millones de pesetas a transferir al «Metro» de Barcelona. Quisiera saber qué representa esta partida, ya que no puede ser una subvención transferida directamente al explotador ni una inversión porque no se ha firmado todavía ningún contrato-programa.

Asimismo en la página 597 del proyecto de Presupuesto, en el superproyecto de dobles vías, por lo que se refiere a la doble vía Valencia-Tarragona, aparecen presupuestados los tramos Alcanar-Cambrils y Oropesa-Alcanar. No aparece, en cambio, nada que se refiera al tramo Cambrils-Tarragona, a pesar de que en el mes de septiembre de 1988 se firmó un convenio entre el Ayuntamiento de Vilaseca, la Generalidad y RENFE para empezar a trabajar en la variante de Salou, incluida en este tramo.

Las diferentes instituciones que firmaron este convenio ya han contemplado en sus respectivos presupuestos las correspondientes partidas para hacer frente al compromiso. Quisiera que el señor Subsecretario me aclarara por qué no se incluye esa actuación en el presupuesto para 1991 de la Dirección General de Infraestructura del Transporte.

En la página 599 del Presupuesto, en el superproyecto de supresión de pasos a nivel se prevé una partida de 6.896 millones de pesetas en cinco años para la supresión de 350 pasos a nivel. El Plan de Transporte Ferroviario prevé una actuación de 70.700 millones de pesetas para

suprimir 1.275 pasos a nivel. El coste medio de supresión de un paso a nivel viene a salir hoy día por unos 150 millones de pesetas; por tanto la partida que se prevé en este presupuesto sería suficiente, única y exclusivamente, para suprimir 45 pasos a nivel en los cinco años que se contemplan en el presupuesto y para conseguir el objetivo de suprimir 350 pasos a nivel se necesitarían 35 años o bien para el objetivo de suprimir 1.275 pasos a nivel, 125 años con las partidas anuales que están previstas. Quisiera que el señor Subsecretario me respondiera si no se considera suficientemente importante dedicar más dinero a la supresión de pasos a nivel; si es que se ha previsto recurrir a una partida suplementaria para tal fin o si se piensa que la diferencia ha de ser asumida por las comunidades autónomas o por las corporaciones locales y, en su caso, con qué cantidad.

Asimismo, y con ello termino, en la página 603, en el superproyecto; variantes y accesos, Zaragoza-Lérida, aparecen dos partidas, una de 26.044 millones de pesetas y otra de 26.755 millones de pesetas, esta última para la variante ferroviaria de la línea Madrid-Barcelona. Por la cuantía, que es muy importante, suponemos que este es un primer paso para establecer la línea de alta velocidad entre Barcelona y Madrid.

Según nuestros conocimientos, hasta el momento no se ha tomado ningún tipo de decisión para el trazado de esta nueva vía, por tanto no se sabe por dónde entra ni por dónde sale de las ciudades de Lérida y de Zaragoza; no sabemos tampoco si la futura línea va a pasar por esas ciudades. Es por ello que quisiera que el señor Subsecretario me aclarara si es que la dirección General de Infraestructura del Transporte ya dispone del estudio del trazado definitivo de esta línea, del estudio de rentabilidad y de impacto ambiental; si lo tiene por qué no lo ha hecho público y si no lo tiene cómo es que se pueden ya cifrar las actuaciones en tramos pequeños con la precisión que están reflejando esas partidas presupuestarias en el supuesto, evidentemente, de que las mismas se refieran a lo que yo sospecho.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Subsecretario el Grupo Popular agradece su presencia aquí y va a valorar, con toda seguridad, la información que nos va a proporcionar.

Hablo convencido de que S. S. es un exponente máximo del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y, por tanto, tiene competencia sobre todas las responsabilidades del departamento, entre ellas sobre Telefónica. Esta Compañía, a usted le consta, ha pagado una factura de 500 millones de pesetas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, ¿hay alguna partida presupuestaria referida a Telefónica? Yo creo que no.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, en

otros Presupuestos esta pregunta ha surgido permanentemente en la Comisión de Presupuestos. Si usted analiza el debate de este tema verá que efectivamente los presupuestos afectan a Telefónica.

Esta partida de 500 millones, pagada por Telefónica, ha sido a la revista «Times» en concepto de publicidad para los años 1988 a 1992. Puesto que ya han pasado de ese período los años 1988, 1989 y 1990, nos gustaría su opinión respecto a la rentabilidad de este gasto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón yo creo que está totalmente fuera de la cuestión la pregunta que usted plantea. Le ruego que se atenga al tema de los presupuestos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Estoy en ello, señor Presidente, puesto que a continuación iba a hablar de la influencia que puede tener esta partida respecto a los presupuestos del año 1991 que puedan afectar a Telefónica.

Plan de Empleo Rural. Estoy seguro de que a lo mejor al Presidente también le va a extrañar que hable sobre este tema, aunque le intentaré demostrar que estoy absolutamente dentro del debate, ruego que me oiga y luego opine. En el Plan de empleo Rural que se acaba de aprobar para 1990, para financiar dicho Plan se afectan al mismo ciertos créditos de los presupuestos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones que estaban destinados a la financiación de proyectos de inversión de competencia, repito, del MTTC, y que estaban incluidos en el anexo de inversiones reales para 1990, es decir que estaban aprobados por la ley que aprobó el presupuesto del año 1990.

Entre estos proyectos de inversión corresponden al departamento del que usted es Subsecretario, por ejemplo, los siguientes: En la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, en el tramo Brazatortas-Córdoba, tramo alcolea, ocho kilómetros, infraestructura y vía, por 1.700 millones de pesetas. La ampliación del Parador Nacional de Ayamonte —señor Presidente estamos en temas del presupuesto del departamento— 140,6 millones de pesetas. De la construcción del nuevo Parador Nacional de Sevilla, 55 millones de pesetas. De la construcción del nuevo Parador de Ronda, 30 millones de pesetas. Del Parador Nacional de Carmona, su modernización y remodelación, 20 millones de pesetas. Del Parador Nacional de Mojácar, modernización y remodelación, 128 millones de pesetas, y del Parador Nacional de Zafra, en Extremadura, 235,6 millones de pesetas.

A nosotros, como grupo, nos extraña de momento que a partidas tan específicas para esta finalidad se les haya dado un cambio tan radical de objetivo, pero sobre todo lo que nos parece que no es de recibo es que partidas que ya estaban afectadas por ley a una determinada obra se anulen y se apliquen a un concepto distinto, con lo cual, por coger uno de estos ejemplos, los 235 millones destinados por la ley de presupuestos, al Parador Nacional de Zafra, se airea, se dice que se va a ejecutar con esos millones dicho Parador y luego esos mismos millones se

vuelven otra vez a movilizar y resulta que se dedican al Plan de Empleo Rural. Entendemos que esta es una actitud presupuestaria que no es de recibo. Sí puede tener una gran rentabilidad de propaganda de tipo electoral, pero desde el punto de vista de la eficacia presupuestaria no tiene sentido.

En cuanto a la importante cantidad de la partida del tramo de alta velocidad Alcolea-Córdoba, de 1.700 millones, usted sabe y le consta, que se trata del proyecto de variante y nuevo acceso a Andalucía que para el año 1990, y aprobado por los presupuestos generales del Estado, tiene una dotación de 51.000 millones de pesetas, que es uno de los proyectos de inversión vinculante, repito, es uno de los proyectos de inversión vinculante que como le consta al señor Subsecretario exige la propuesta del centro gestor correspondiente y además la autorización expresa del señor Ministro de Economía y Hacienda. Por tanto, ruego a la Presidencia y al Subsecretario, que, a través del Presidente de la Comisión, remita a este grupo parlamentario, la propuesta del centro gestor de ese cambio y copia de la autorización del Ministro de Industria para este cambio de finalidad.

Espero que se cumpla.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Le consta también, señor Subsecretario, que en el sistema normalizado de seguimiento del grado de realización de los objetivos definidos en las memorias y programas de los presupuestos de cada año, el correspondiente al año 1989 —señor Presidente lo digo porque afecta a lo que estamos debatiendo— figuraban dos que afectan a su departamento. Uno era el Programa 513-A, infraestructura del transporte ferroviario, y otro el 515-B explotación del sistema de circulación aérea.

Respecto al 515-B, le pregunto qué ha sido del grado de realización de este programa, ya que, según nuestras cifras, solamente se ha ejecutado el 77 por ciento y faltan más de 5.000 millones por ejecutar. De acuerdo con el mismo sistema normalizado de seguimiento, pero referido al año 1990, elijo uno de los problemas seleccionados para esta normalización, es el Programa 515-A, que se refiere a la infraestructura de aeropuertos. Respecto al mismo pregunto lo siguiente. ¿En qué grado de ejecución se encuentra este programa? Dado que esta Cámara lleva aquí insistiendo un montón de tiempo para que se conozca y se remita el plan de aeropuertos y todavía no lo hemos conseguido. Estamos viendo que en los sucesivos proyectos solamente hay dos partidas, pero no conocemos el plan, por tanto, nos es difícil hacer un seguimiento de toda la política del Ministerio de Transportes en relación con la infraestructura de aeropuertos sometida a una normativa planificada.

Esto es todo, señor Presidente, de momento.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Subsecretario del

Ministerio de Transportes, a quien le ruego la máxima concisión en las respuestas.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Señor Presidente, intentaré responder a todas las preguntas que han sido formuladas por los señores Diputados, empezando, en primer lugar, por el señor Mardones. Comenzaré a contestar por el final de su intervención, conforme las tengo anotadas.

Me preguntaba S. S. por las inversiones que estaban destinadas a los aeropuertos canarios en general y, en particular, por las previsiones existentes en torno al aeropuerto de Hierro. Puedo confirmarle que en los presupuestos en discusión y en debate, los correspondientes al año 1991, en el programa de infraestructura de aeropuertos y de explotación de los mismos, ambos gestionados por el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, en función de los cambios de organización que se han producido este año, entre los dos programas se plantean las siguientes inversiones. Para el aeropuerto de Gran Canaria existe una partida presupuestaria de 1.400 millones de pesetas que está destinada a los comienzos de la remodelación y ampliación de la terminal del aeropuerto de Gran Canaria. Por tanto, entendemos que es una partida presupuestaria muy relevante que responde a la necesidad prevista y analizada en el departamento de mejora sustancial en la terminal de aeropuerto de Gran Canaria.

Respecto al aeropuerto de Hierro, que era el aeropuerto por el que usted preguntaba específica y concretamente, existe una partida presupuestaria de 350 millones de pesetas que está destinada a dos objetivos. Por una parte, la ampliación de la pista, creo recordar que en 150 metros, con lo que se solucionarán los problemas a que S. S. aludía y, por otra parte, la construcción de una nueva central eléctrica, que era el otro problema más relevante que existía en ese aeropuerto. Creemos que ejecutando esta partida presupuestaria —y estamos en condiciones de ello— quedarán solucionados los problemas que tenía este aeropuerto.

Asimismo existe un esfuerzo presupuestario también destinado al aeropuerto de Lanzarote, que cuenta con una dotación de 350 millones de pesetas, destinados a la mejora y ampliación de la pista de rodadura.

Por último, en lo que hace referencia al aeropuerto de Tenerife-Sur, que es otro aeropuerto en el que se debe actuar, según las previsiones del departamento, estamos estudiando, a nivel de plan director, las circunstancias de previsiones de tráfico y características técnicas que debe reunir el nuevo aeropuerto y, por tanto, todavía estamos en fase de estudio. En este sentido no existe, lógicamente, previsión presupuestaria inmediata en el presupuesto de 1991, entendemos que tampoco es necesario, pero sí existe una dotación de 100 millones de pesetas para promover una ampliación del edificio terminal, a efectos de mejorar el tema de la facturación de viajeros y el ala internacional del aeropuerto Tenerife-Sur. Es una modificación de la ampliación de la edificación terminal que no supone, en absoluto, todo lo contrario, sino una fase pre-

via a la remodelación futura que debe terminar el plan director. Esto es lo que hace referencia al tratamiento de inversión de los aeropuertos canarios.

En lo que se refiere a una pregunta puntual respecto al porqué de una subvención que sigue existiendo en un programa del Ministerio, en la Dirección General de Marina Mercante, respecto a una subvención a prácticos de puerto, puedo confirmarle que dicha subvención obedece a un Decreto de 1960, vigente, que corresponde a la exacción de una tasa parafiscal por el trabajo efectuado por los prácticos de puertos. En función de ese decreto en vigor responde esta subvención que, en definitiva, es la recaudación de un sexto que, en función del cumplimiento de ese Decreto, se destina por una parte al Instituto Social de la Marina y, por otra, a la Mutualidad de Prácticos de Puerto. Todos los años tiene la naturaleza de crédito ampliable, en función de la recaudación que se efectúe por el trabajo del colectivo de prácticos de puerto, e insisto, se realiza en cumplimiento de la normativa vigente y por ello sigue todavía subsistiendo esa subvención que responde a esa exacción parafiscal.

Planteaba también S. S. que no encontraba el tratamiento adecuado, cuya formulación viene recogida en la Ley de Presupuestos del año pasado, en relación a la creación del ente público de aeropuertos y navegación aérea. A ese respecto puedo confirmar a S. S. y por tanto a esta Cámara, que en la previsión de los trabajos que está desarrollando el Ministerio, está muy avanzada la fase de constitución del ente público de aeropuertos y navegación aérea, AENA, ente público que lógicamente su constitución efectiva requiere un decreto y un reglamento que apruebe sus estatutos. Estos trabajos están muy avanzados e insisto que esperamos que en el último trimestre de este año, es decir, previsiblemente en el próximo mes de diciembre, sea posible remitir el decreto y el reglamento de estatutos de este ente a la aprobación del Gobierno y, por tanto, en este supuesto para el primer trimestre del año próximo tenemos previsión de que esté funcionando el nuevo ente.

Desde el punto de vista de técnica presupuestaria la cuestión tenía varias posibilidades de tratamiento. Hemos optado, de acuerdo lógicamente con el Ministerio de Economía y Hacienda, por la que nos parece la mejor técnica presupuestaria y es la siguiente. En el presupuesto actual se contempla el presupuesto tal como está hoy día organizado el departamento, es decir, existe un presupuesto de la Dirección General de Aviación Civil en el que está el programa de circulación aérea que prácticamente pasará en su día al nuevo ente; en Aviación Civil existe el programa correspondiente a instalaciones y mantenimiento —las inversiones fundamentales de Aviación Civil— que también pasarán en su día al ente; y luego está el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales que tiene dos programas fundamentales: el de la propia gestión del organismo autónomo más la gestión de las infraestructuras aeroportuarias; programas ambos que también se incorporarán cuando el ente se constituya. Por tanto, el ente nacerá mediante la modificación presupuestaria pertinente que contendrá el Decreto que apruebe el Go-

bierno y el traslado de los créditos hoy día afectos a Aviación Civil en los programas a que me he referido más en los programas de aeropuertos, a los que también me he referido. Mediante la pertinente disposición en ese decreto se transferirán esos créditos al nuevo ente.

Presupuestariamente, por tanto, al ente público aeropuertos y navegación área nacerá con la subrogación de los créditos de estos programas y, por otra parte, tendrá su propio presupuesto de ingresos, como todo ente público, que, en función del equilibrio entre ingresos y gastos, podrá recurrir ¡cómo no! al mercado de capitales y al mercado de créditos como cualquier empresa pública. Esta es la previsión que existe al respecto. Creo que es importante reseñar que el proyecto está muy avanzado, estamos discutiéndolo y elaborándolo con todos los sectores afectados e interesados, existe un grado de concertación relativamente importante y hay una previsión en el sentido de que puede funcionar en condiciones óptimas y adecuadas en el primer trimestre del año que viene.

Preguntaba S. S. —tema que ha sido recurrente y al que también han aludido algunos otros portavoces— por la situación presupuestaria de la Escuela Nacional de Aeronáutica y los planes respecto al futuro de esta Escuela.

Efectivamente, en el Programa 511.B creo recordar que está el Presupuesto de la Escuela Nacional de Aeronáutica, dotado convenientemente a lo que es hoy la Escuela Nacional de Aeronáutica, pero creo que es pertinente reseñar que, en breve plazo, posiblemente incluso antes del propio mes de diciembre, quizá en noviembre (la previsión en términos de meses siempre es complicada), por parte del Ministerio se dé la propuesta al Gobierno del acuerdo de creación de una sociedad estatal mercantil. En este caso no se trataría ya de un ente público exactamente, sino de una sociedad estatal mercantil, con mayoría de capital público; en cualquier caso, seguiríamos ante una sociedad pública del Estado que tendría por objetivo la gestión de las enseñanzas aeronáuticas, prioritarias y fundamentalmente, la gestión de las enseñanzas de pilotos.

Creemos que la Escuela Nacional de Aeronáutica respondió a un determinado momento de las necesidades del mercado de enseñanzas en este país; que no responde ya desde hace más de un año, fundamentalmente desde el año pasado y éste, a la evolución y a las nuevas necesidades tecnológicas y que, por tanto, se reflejan en la evolución de este mercado y creemos que es necesario crear esta sociedad estatal mercantil que pretende formar básicamente pilotos avanzados en condiciones de poder convertirse de manera inmediata en pilotos para líneas aéreas, como puede ser Iberia, Aviaco o compañías europeas, en definitiva, líneas aéreas de vuelo regular, que es precisamente el segmento de mercado en el cual existe una mayor demanda y a la cual los medios que hoy disponemos en la actual ENA no son capaces de responder por restricciones de tipo administrativo, de gestión y de tecnologías de las propias enseñanzas y de la capacidad de la Administración pública para dar respuesta a estas enseñanzas.

Por tanto, en relación con esta sociedad estatal mercan-

til, estamos trabajando en la línea de poder contar con la participación de algún socio tecnológico, previsiblemente con algún socio tecnológico extranjero que está muy interesado (tenemos ofertas distintas para participar en estas enseñanzas) y, por supuesto, estamos en esa línea, también con la colaboración de la sociedad de bandera española, la compañía Iberia. Por tanto, sería una asociación entre compañías aéreas, la Administración (a través de la sociedad estatal mercantil) y algún socio tecnológico extranjero, de tal forma que estuviéramos en capacidad de poder competir con lo que son hoy día enseñanzas aeronáuticas que se están dando en escuelas y otros centros de enseñanza extranjeros en el marco de la Comunidad Económica Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Subsecretario, creo que la información que está suministrando es muy interesante pero poco tiene que ver con los presupuestos. Le ruego que se atenga esencialmente a la información presupuestaria, porque, en otro caso no podríamos terminar esta mañana el trabajo que tenemos.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES**: Gracias, señor Presidente.

Intentaba dar respuesta a una inquietud demandada tanto por el señor Mardones como por otros Diputados. En cualquier caso, doy por terminada la respuesta a este punto.

Finalmente, el señor Mardones me preguntaba por un tema que creo que quien puede responder con mayor entidad y conocimiento es el Secretario General de Comunicaciones, puesto que afectaba el ámbito directo y estricto de la compañía Telefónica, en cuanto a las inversiones en el archipiélago canario. Estimo que le puede dar una mejor información el Secretario General, que comparecerá posteriormente.

Creo que he podido dar respuesta al conjunto de preguntas formuladas por S. S.

Pasaría a contestar a las preguntas formuladas por el Portavoz del Grupo Vasco.

Básicamente, las inquietudes que planteaba S. S. en las preguntas que me formulaba, hacían referencia, decía la introducción de su intervención, al raquitismo presupuestario en la inversión de infraestructuras. A este respecto, quisiera recordar a S. S. y a la Cámara dos datos que creo que son datos oficiales extraídos de la publicación del anuario del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, sobre la evolución de la inversión en infraestructuras —subrayo infraestructuras—, en nuestro país.

En el año 1986, la inversión ferroviaria en infraestructuras efectuada tanto por RENFE como por la Dirección general de Infraestructuras, era de 52.300 millones. Simplemente, cuatro años después, en 1989, estaba en 109.177 millones de pesetas; se había multiplicado por 2,75.

En transporte aéreo, en infraestructuras de aeropuertos y ayudas a la navegación aérea, en el año 1986, estábamos en una inversión de 16.630 millones de pesetas; en

el año 1989, cuatro años después, estábamos en una inversión de 31.240 millones de pesetas; prácticamente se había duplicado, en este caso.

Creo que hay un esfuerzo objetivo indudable extraordinario en la presupuestación y en el gasto destinado a infraestructuras, en particular infraestructuras de comunicaciones y de transportes que es evidente que pretende recuperar el «gap» y el déficit que nuestro país tenía acumulado respecto a otros espacios europeos.

Concretando, respecto a su pregunta, sobre qué inversiones estaban previstas en relación con los aeropuertos vascos, creo que en este sentido estamos dando un fiel cumplimiento a los pactos a que usted se refería, es decir, a los acuerdos entre nuestro Ministerio y el Gobierno Vasco en lo que se refiere a la parte aeroportuaria, a los acuerdos del 28 de febrero. Se trataba de desarrollar un nuevo aeropuerto, por así decirlo, en Bilbao, en la medida que estábamos de acuerdo y coincidíamos plenamente en la necesidad de esa nueva área terminal para el aeropuerto de Bilbao, de ese nuevo aeropuerto, en síntesis, y se preveía una inversión parecida a la que S. S. daba, pero aproximada en el período de actuación, no lógicamente en el primer año de la misma.

Existe la previsión de un crédito a este respecto en los presupuestos de 1991, y le puedo decir que para Bilbao está en 600 millones de pesetas la inversión prevista en 1991, que responde a la actuación que técnicamente demanda que se comience precisamente por la parte del campo de vuelos. Prácticamente, no hay más que un mero inicio en la parte de terminal; por problema técnico, hay que empezar por la parte de campo de vuelos y la mayor parte de estos 600 millones irán destinados a la inversión del campo de vuelo.

En el aeropuerto de San Sebastián existe una previsión de inversión de 180 millones de pesetas, que responde estrictamente también a lo acordado a los temas de balizamiento, de ayudas y de central eléctrica. Con esto creo que también se puede dar satisfacción a las necesidades en el aeropuerto de San Sebastián, y, en cuanto a la terminal del aeropuerto de Vitoria, que era el compromiso existente y la necesidad demandada, existe una previsión de inversión de 300 millones de pesetas, en el año 1991, para ampliar este edificio terminal, que, por cierto, está en fase de concurso, precisamente la adjudicación de este proyecto.

Creo que desde el punto de vista del sistema aeroportuario y con las lógicas necesidades de aquilatar el presupuesto, hay una respuesta en línea de lo acordado con el Gobierno vasco y con las necesidades del sistema aeroportuario vasco.

En lo que se refiere a infraestructura ferroviaria, creo que podría haber una discordancia, porque entiendo, sinceramente, que no es así y que estamos también en línea con lo que conviene y procede hacer.

En los acuerdos de 28 de febrero, por parte del Ministerio de Transportes se había aceptado que partiendo de las previsiones del Plan de Transportes Ferroviario, se podría y se debería tomar como base la solución que se dio en denominar la «Y», la «Y» vasca, una solución que era

compatible con el PTF, pero que desplazaba la conexión Bilbao-Vitoria, hacia el Este, hacia Elorrio, y que mejoraba, en definitiva, toda la conexión con la frontera del País Vasco. Se acordó que el Gobierno vasco, se encargaría —por así decirlo— de lo que era gestión urbanística y de las expropiaciones a las que diese lugar el proyecto, y asimismo de la negociación de los temas de impacto ambiental.

Por parte del Gobierno vasco, tema al que ha hecho referencia S. S., se ofrecía la posibilidad de adelantar o comprometer financiación, y todo esto estaba hecho sobre una escala del proyecto, digamos mejor ni tan siquiera anteproyecto, de una propuesta de trazado a escala 1:50.000, creo recordar.

Por parte del Ministerio se aceptaba ese esquema, eso me parece que es lo más relevante e importante, y afrontamos el compromiso de trabajar conjuntamente en los estudios y en los trabajos técnicos para ir estableciendo la documentación adecuada para llegar a escalas menores, y esto es importante, señor Presidente (perdón por agotar el tiempo en este punto), creo que se ha avanzado en esta línea, que efectivamente se han terminado los trabajos a escala 1:5.000 (estamos en esa fase), se está entrando a un nivel mayor de detalle que es el necesario en cualquier caso para poder evaluar impactos ambientales, para poder evaluar los impactos de expropiaciones y para poder evaluar también trazados definitivos y costes de construcción y posibilidades financieras. En síntesis, la respuesta que quiero dar a S. S. es que hemos avanzado conjuntamente en esa línea los técnicos de la Consejería de Transportes y del Ministerio y que estamos en el punto adecuado. En el punto en que estamos no tendría sentido alguno que figurase una previsión presupuestaria para el año 1991 —estamos discutiendo el presupuesto del año 1991— y por eso no figura. Entiendo que se están cumpliendo los acuerdos y creo que queda explicada cuál es la razón por la que no figura, en principio, esa dotación.

También en relación con las previsiones francesas en cuanto al desarrollo de su esquema director de alta velocidad, creo que la fecha de referencia de conexiones francesas o de desarrollo en sí mismo de infraestructuras de alta velocidad hacia las dos fronteras no nos hace prever, según la información oficial de que disponemos, que esto vaya a suceder antes de 1998. Por tanto, creo que estamos en un horizonte temporal adecuado y en condiciones de poder responder a las necesidades de conexión por ambas fronteras, tal y como es la previsión del Gobierno actualmente.

Pasaría a responder, señor Presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, porque vamos a un ritmo que no me gusta, señor Subsecretario. Le quiero señalar que debe atenerse a los temas estrictamente presupuestarios y dejar fuera las respuestas que son muy interesantes, a las preguntas de algunos Diputados que pretenden plantear aquí un debate parlamentario sobre el tren de alta velocidad y los nuevos trazados. Creo que en eso no debemos entrar y esta Presidencia no lo va a permitir. Por tanto, le ruego que no me obligue a intervenir más, que

se atenga a la información presupuestaria y la haga lo más escueta posible porque, si no, no vamos a terminar esta mañana.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**: Señor Presidente, recojo su segunda indicación al respecto y trataré de resumir mucho más mis respuestas.

Contestaré al portavoz del CDS en relación con los temas que planteaba. En primer lugar, figuraba el tema de la Escuela Nacional de Aeronáutica, que creo que ya he respondido anteriormente. Si después lo estima pertinente volvería a hacerlo.

Planteaba luego dos temas a los que directamente no me gusta dar respuesta en términos competenciales, pero que si tienen una sustancia. Creo que responden básicamente —y es por algo— a gestiones, en primer lugar, muy propias de las compañías Iberia, que está en la órbita del Instituto Nacional de Industria, del Ministerio de Industria y, por tanto, quizá tenga más lógica y más riqueza la respuesta que pueda ofrecer el Ministerio de Industria, el propio Instituto Nacional.

Desde la perspectiva de un esquema de ordenación del transporte, que es el que puedo ofrecer a S. S., creo, en primer lugar, que Binter-Canarias obviamente ha ofrecido un esquema nuevo de respuesta a un transporte que debe y puede mejorarse, y que ha supuesto un salto cualitativo muy importante respecto a la situación anterior en la dotación y en la oferta de transporte al archipiélago canario. Además, creo que en ese sentido hay concordancia en líneas generales y entiendo que las fuerzas sociales en los distintos sectores de Canarias y, desde luego, también desde la perspectiva del Ministerio de Transportes, estamos de acuerdo en que se ha mejorado bastante la oferta que se venía haciendo cuando no existía Binter-Canarias.

Respecto a las previsiones de exceso de tráfico que pueda recaer por ese tipo de operaciones de compañías regionales de nuevo tipo que se creen —Binter-Baleares, en su caso, que está en estudio, y pendiente de decisión por parte de Iberia el momento en que se deba efectuar y yo no le puedo adelantar la respuesta puntual en ese asunto—, las previsiones de inversión que antes reflejaba respecto a los aeropuertos canarios, tanto en infraestructura como en dotaciones para control de navegación aérea, creo que dan respuesta adecuada a su preocupación de que pudiera haber excesos no atendidos.

También me preguntaba por las inversiones en mejora de las técnicas de tráfico aéreo. Este es uno de los capítulos en que la dotación en inversión ha sido muy importante en años anteriores. Creo recordar con precisión que la previsión presupuestaria para este año 1991 está en torno a 14.600 millones de pesetas, para el programa destinado a mejoras en el control y en las ayudas a la navegación aérea y en los diversos subprogramas que ello representa. Por tanto, creo que es un programa suficientemente dotado, diría más, de los mejor dotados del programa de infraestructuras del Ministerio en general. Creo que ése no es uno de los puntos preocupantes, sino que tenemos una muy buena dotación presupuestaria y creo que lo he-

mos ejecutado en condiciones en los años anteriores.

Respecto a las previsiones, respecto al control y al futuro de los controladores, anteriormente me refería —y creo que éste es un punto muy importante para dar respuesta a su inquietud— a la creación del ente público aeropuertos y navegación aérea. No debo ocultar, sino todo lo contrario (creo que esto es así y que además es bueno), que la fórmula de empresa en cuanto tiene de obligación de ceñirse a una cuenta de resultados y de mayor flexibilidad en los mecanismos de gestión, va a ser un elemento que posibilite una gestión de personal más adecuada en el control de la circulación aérea, y nos va a permitir las dosis de flexibilidad necesarias para poder atender, en mejores condiciones que lo veníamos haciendo hasta ahora, las necesidades en el área que usted demandaba y que le inquietaba. Creo que la creación de la empresa atiende también ese objetivo de mejor gestión de recursos humanos, en particular de controladores, y por tanto la respuesta concreta desde el punto de vista presupuestario es que el presupuesto de la nueva empresa, que hereda el presupuesto actual de aeropuertos y de navegación aérea, responderá a su inquietud respecto a los controladores. Además, la ENA, en su nuevo encargo de gestión de enseñanzas, se hará cargo, desde el punto de vista de gestión empresarial, tanto de las enseñanzas de pilotos como del centro de adiestramiento actual de aviación civil para otro tipo de profesiones aeronáuticas, así como de las enseñanzas aerodeportivas. Queremos que la nueva sociedad estatal se haga cargo de la tripleta de enseñanzas que se venían desarrollando hasta ahora en el ámbito de la Administración. Creo que con esto he intentado responder a las preguntas formuladas por S. S..

Paso a contestar las preguntas formuladas por el portavoz de Convergencia i Unió, que hacía referencia a temas específicos de aviación civil, por un lado, y de infraestructuras por otro.

Me preguntaba respecto al sistema de aterrizaje microondas y la implantación definitiva de los MLS en España. Coincido en lo planteado por S. S. en el sentido de que existe una recomendación y lo que es prácticamente un acuerdo previo, a nivel internacional, de implantación en la década presente en el espacio europeo de este nuevo sistema de aterrizaje. Lo que está haciendo Aviación Civil en este sentido no es implantar el sistema, sino pasar por una fase de prototipo y de experiencia piloto, precisamente en la tecnología más adecuada. Y la dotación que figura en presupuestos, que creo recordar —por no mirarlo ahora— son 450 millones de pesetas, va destinada a un MLS de prueba, precisamente para sacar las consecuencias a las que usted aludía, en todos los órdenes de desarrollo de ese proyecto y estar en condiciones de poder cumplir el objetivo del año 2000 posteriormente. Es decir, no es todavía el desarrollo del programa de MLS, no sería adecuado, sino que simplemente es una actuación previa, como están haciendo todos los países europeos a este respecto.

En relación con la Escuela Nacional de Aeronáutica me remito a lo comentado en las dos intervenciones anteriores.

Respecto a la dotación de 1.000 millones de pesetas de crédito ampliable en una sección que no es de nuestro Ministerio pero que efectivamente figura en los presupuestos generales del Estado, esa previsión responde a la posibilidad trabajada a largo tiempo por nuestro Ministerio en relación con instituciones catalanas, la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona y el Consorcio Regional de Transportes, respecto a la necesidad de llegar a un acuerdo en la dotación de infraestructuras para el Metro de Barcelona y, en concreto, en desarrollo de lo que se ha venido en denominar el plan de acceso a las grandes ciudades. Como S. S. sabe, se acaba de firmar el contrato-programa entre el Estado, el Ayuntamiento de Barcelona y el Consorcio Regional. La otra piedra, por así decirlo, de la aportación del Estado a la mejora del tráfico y de los problemas de transporte en la ciudad de Barcelona, en concreto, figura en el convenio de infraestructuras que se viene discutiendo y al que antes me refería. Creo que es un convenio que está marchando en una buena línea de acuerdo y cuya finalización pensamos que está próxima. En el plan de transporte de acceso a las grandes ciudades se preveía unas necesidades de inversión en torno a los 46.000 millones de pesetas en infraestructuras de Metro en Barcelona, creo recordar, y una aportación del Estado, en su caso, que también se preveía de 6.000 millones de pesetas, en un plan que afectaba a lo que era la continuación de la construcción de la línea 2 en el Metro de Barcelona. El Plan de transporte de cercanías, como sabe S. S., es hasta el año 1993. De ahí la previsión de 1.000 millones como crédito ampliable en el presupuesto de 1991, a la espera de lo que se acuerde respecto a ese convenio.

En relación con la doble vía en la variante de Salou, con cierto riesgo, que asumo, de equivocación en mi respuesta por fallo de memoria, le puedo decir a S. S. que es una variante que no acomete la Dirección General de Infraestructura (de ahí que no figure en los presupuestos de la Dirección General, si otras dobles vías) sino que es una variante que por su tratamiento se acometerá desde presupuestos de Renfe. Por tanto, no figura en infraestructuras por esa razón, pero sí en los presupuestos de Renfe.

Respecto a los pasos a nivel, efectivamente hay una menor inversión que la prevista en contratos-programa, pero no conjunta, sino desde el presupuesto de la Dirección General de Infraestructura. Renfe, como ha tenido ocasión de exponer ayer el Presidente de la Compañía Ferroviaria ante la Comisión de Presupuestos, sigue haciendo un esfuerzo muy importante concertado con las comunidades autónomas y las entidades locales en el tema de pasos a nivel; y el Ministerio lo está haciendo a través de otras partidas presupuestarias. Una a través de una dotación de actuación en redes arteriales ferroviarias. En el contrato-programa existía una previsión de 700 millones de pesetas y ha pasado a 5.460 millones de pesetas. Esa actuación en la red arterial ferroviaria de Sevilla, Córdoba, Valencia y en la ciudad de Barcelona es la que está canalizando los esfuerzos que también afectan a pasos a nivel. Por otra parte, toda la inversión en el corredor Madrid-sur, Madrid-Sevilla, supone también un esfuerzo muy im-

portante en supresión de pasos a nivel, que va incorporando en ese trayecto.

En cuanto al tema de Zaragoza-Lérida, aparece una mera previsión presupuestaria que responde a un viejo proyecto, previsto en el Plan de Transporte Ferroviario, que era la nueva variante Zaragoza-Lérida. De ahí que en este caso, y no así en otros, aparezca en la medida en que responde a una actuación prevista en el PTF del año 1990, que era la actuación en el tramo Zaragoza-Lérida, que es compatible y absolutamente coherente con la inquietud que formula S. S. Es decir, el tramo Zaragoza-Lérida forma parte, de hecho, de las previsiones del trazado de ferrocarril en alta velocidad Madrid-Barcelona, teniendo en cuenta el acuerdo del Consejo de Ministros a este respecto. Por eso figura esa previsión que todavía no es más que presupuestaria y por tanto, sujeta —dada la lejanía en el tiempo, ya que no es presupuesto para 1991— a mayores desarrollos y estudios técnicos. Esto es lo que quiero contestar en relación con las demandas de S. S. para ir tratando de finalizar mi intervención.

Respecto a las preguntas del portavoz del Grupo Popular, hacía referencia a dos temas. Uno de ellos sí afecta directamente a mi Ministerio —y le quiero aclarar en qué sentido— y el otro hacía referencia a la Compañía Telefónica. Vuelvo a insistir en lo mismo, que no me gustan los temas competenciales. Quizá pueda responder mejor el Secretario General de Comunicaciones, que posteriormente comparecerá. En todo caso, debo aclarar a S. S. que Telefónica (es evidente y obvio y es bueno que así sea) no depende de los Presupuestos Generales del Estado ni debe hacerlo. Por tanto, no entiendo el alcance de su pregunta ni la correlación entre la misma y los presupuestos que debatimos. En cuanto al Plan de Empleo Rural hay una confusión de interpretación o, por lo menos, debo aclarar a S. S. lo que entiendo al respecto.

Existen unos créditos asignados y aprobados por ley de presupuestos en línea de alta velocidad, en construcción y en remodelación de paradores, a los cuales S. S. ha hecho referencia, que en absoluto cambian de destino, de finalidad, ni existe ningún tipo de modificación. Se van a hacer en los términos previstos, más allá de cualquier incidente en su ejecución, y para la finalidad prevista. No hay ningún cambio de afectación en su finalidad. El Plan de Empleo Rural es otra cosa. Lo que quiere decir es que las inversiones que se destinan a la finalidad de mejorar el trayecto de ferrocarril o la situación de un parador determinado suponen una inversión que significa un empleo de mano de obra y, por tanto, hay una afectación y unas condiciones determinadas respecto de qué mano de obra de la zona o comarca debe ser empleada en la que están estas inversiones previstas y que es una obligación que se impone en los concursos que en cada caso efectúa. En un caso, la Dirección General de Infraestructura de Transporte al contratista adjudicatario y en otro caso, en la gestión de la red de paradores. Por tanto, creo que hay un problema conceptual de base, que hace confundir el cambio de destino de la inversión con el hecho de que esa inversión lleva aparejada una demanda de empleo y esa demanda se satisface a través de esa inversión prevista.

Creo que con esto respondo a la incertidumbre que revelaba la pregunta de su señoría.

En cuanto al seguimiento del Plan de aeropuertos, debo decirle que el grado de cumplimiento de estas inversiones es extraordinariamente alto. Precisamente en infraestructuras y en gestión de circulación aérea, si existe algún problema, que creo lo vamos atendiendo muy razonablemente, es el contrario, el de dotación de presupuesto. Quisiera lógicamente —todos los Ministerios lo querríamos— tener más dotación para infraestructuras, nunca es suficiente, este parámetro es ilimitado, pero le puedo decir que el grado de cumplimiento es muy alto. El Plan de aeropuertos es un documento de trabajo interno del Ministerio que tiene —como es un plan de trabajo que se revisa con carácter anual— un grado importante de variabilidad ligado a las perspectivas de evolución del tráfico aéreo en cada momento. Por tanto, ese documento de trabajo no está aprobado a nivel de Gobierno ni remitido tan siquiera para discusión o aprobación parlamentaria como otros planes. Como documento de trabajo no tiene ese valor que S. S. le atribuye de plan de seguimiento, sino el que pueda tener de seguimiento un documento de trabajo interno de un Ministerio. De ahí que no se haya atendido el requerimiento de su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean utilizar un segundo turno excepcional? (Pausa.) Tiene la palabra el señor Mardones. Le ruego que lo haga telegráficamente.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Telegráficamente, señor Presidente.

Señor Subsecretario, le agradezco la información que me ha dado, pero se ha dejado dos puntos, para mí muy importantes, de la información. Uno, el primero que le plateé. Por qué la cantidad asignada a la subvención del transporte marítimo-aéreo de mercancías en Canarias se cifra en 1.850 millones de pesetas, cantidad exactamente igual a la del ejercicio pasado, que no ha tenido en cuenta los incrementos de coste y de fletes.

La segunda cuestión que le planteaba sobre el proceso de racionalización del capítulo cuatro de subvenciones, por qué no se agrupan en su Subsecretaría, tal como está la del transporte marítimo-aéreo de mercancías, la de viajeros y pasajeros. En el programa 515-D se habla del órgano encargado de la ejecución de la subvención a los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla en transporte aéreo, las compañías de transporte en este caso Iberia y Aviaco, incluso Binter en Canarias en el diez por ciento de los vuelos interinsulares, que es la Dirección General de Aviación Civil. Como usted ya ha anunciado que el último trimestre de este año aparecerán posiblemente el decreto y el reglamento que desarrolla el nuevo organismo autónomo de aeropuertos españoles y navegación aérea, y como habrá que hacer unas previsiones de lo que ocurra en el año 1991, si el decreto y el reglamento se publican en diciembre, quiere decir que desde el uno de enero de 1991 estaremos utilizando en este nuevo organismo autónomo una estructura presupuestaria distinta de la

que estamos aprobando a final de año en este Parlamento. Entre otras cosas estará afectada la liquidación de estas subvenciones por un organismo que va a quedar obsoleto, la Dirección General de Aviación Civil, si es que se va a vincular al nuevo organismo autónomo la liquidación de estas subvenciones. Me parecía más racional que esto fuera a la Subsecretaría, tal como tiene en su mano la del transporte de mercancías.

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

El señor **OLABARRIA MUÑOZ**: Quiero agradecer al señor Subsecretario su información prolija y, además, coherente con lo que se pactó el día 28 de febrero de 1989, en materia de aeropuertos cuando menos.

Me sorprende que no haya ninguna consignación presupuestaria en materia de redes ferroviarias en todos los proyectos vinculados a lo que se denomina «Y» vasca. Yo sé que el proyecto constructivo pendiente, el de la escala 1:1.000, va a ser cofinanciado entre RENFE y el Gobierno Vasco, pero ¿no es necesaria ninguna consignación presupuestaria de ningún tipo para una obra material que se debe iniciar, como máximo en el año 1992? ¿Nada está pactado en los acuerdos del 28 de febrero del año 1989 en cuanto a las responsabilidades financieras y presupuestarias de su Ministerio?

En todo caso, como colofón y a modo de despedida, quiero animarle a cumplir los pactos. Los pactos deben ser cumplidos. Ya reza el viejo aforismo romano «pacta sunt servanda», y estos pactos son estrictamente necesarios para el desarrollo no sólo de mi país, de Euskadi, sino de toda la zona nororiental del Estado español y del portugués; puede ser uno de los corazones del futuro eje atlántico europeo. Son obras absolutamente urgentes, perentorias y estrictamente necesarias para el desarrollo del país.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que al hablar de cumplimiento de los pactos se referirá a cualesquiera que sean y cualquiera que sea su ubicación territorial. (Risas.)

El señor **OLABARRIA MUÑOZ**: Ese es el sentido de mi intervención.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Subsecretario, debo mostrar una cierta decepción con sus contestaciones. Lo lamento porque tengo la experiencia de haber recibido en otras ocasiones bastante información adecuada a los temas que planteaba. Lamento que no haya sido así en esta ocasión.

En relación con los proyectos que se afectan al Plan de Empleo Rural y que proceden de partidas aprobadas en una determinada Ley de Presupuesto, que es la vigente de 1990, he estado utilizando datos oficiales. No son impresiones de mi Grupo, ni siquiera de este Diputado, sino da-

tos oficiales. El señor Subsecretario en este momento da otra versión, que es tan oficial como la otra por supuesto, pero estamos ante dos versiones oficiales que difieren. Por tanto, señor Presidente, ahora más que nunca es cuando mi Grupo necesita los documentos que había solicitado, por ser la partida de 1.700 millones vinculante y, por tanto, ser precisa la autorización del centro gestor y la autorización expresa del señor Ministro de Economía y Hacienda. Este Grupo necesita ahora ese documento para facilitar su labor en este debate presupuestario.

Respecto a nuestros datos de que la partida del programa 515-B del Presupuesto de 1989 no está ejecutada y los datos que da ese seguimiento normalizado son del 77 por ciento y hay una falta de 5.000 millones, son completamente oficiales también. Por tanto, deducir de eso que la impresión general es que todo se invierte y que el problema es el contrario, puede que sea verdad, pero en el caso concreto que yo había planteado no era así y no he sido contestado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Subsecretario, con brevedad, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**: Atenderé a su requerimiento, señor Presidente.

En relación con los dos temas que ha planteado el señor Mardones, le ruego que me disculpe porque se me habían olvidado en el listado de contestaciones. Efectivamente, en relación con la propuesta que hace de carácter técnico respecto a dónde ubicar las subvenciones, como todo problema de técnica presupuestaria y de gestión caben diversos enfoques y entiendo perfectamente razonable lo que S. S. me demanda. De todas formas, no debe tener preocupación en el sentido de que la Dirección General de Aviación Civil, por una parte, y la Dirección General de la Marina Mercante, por otra, tienen competencias claras en esta materia y quizá sea los centros gestores —por ello está así— más adecuados para gestiones estas subvenciones. Quiero decir que son las Direcciones Generales los centros directivos encargados directamente de la gestión, ordenación, inspección, tutela, etcétera, de los sectores, en un caso de transporte aéreo y en otro caso de transporte marítimo, porque están más próximos y cercanos para poder efectuar el seguimiento y la gestión de esas subvenciones. Creo que en el tema de subvenciones, el seguimiento de las mismas y el grado de eficacia en el cumplimiento del objetivo son aspectos muy importantes y la Subsecretaría, para alcanzar ese objetivo, en realidad tendría que hacerlo y de hecho lo hacemos a través de la Dirección General. No existe un aparato administrativo al margen o distinto que no sea el de las propias Direcciones Generales. Técnicamente, comprendiendo lo que S. S. plantea, creo que es preferible la fórmula por la que se opta. En todo caso, hay una cuestión importante.

La Dirección General de Aviación Civil seguirá teniendo competencias muy relevantes desde el punto de vista de ordenación del transporte aéreo, desde el punto de vis-

ta de inspección y, desde el punto de vista de lo que significa la autoridad aeronáutica en el país. Las Direcciones Generales de Aviación Civil tienen competencias muy relevantes en todos los países, a pesar de que existen empresas similares a la que vamos a hacer aquí en el próximo trimestre, a comienzos del próximo año. Por tanto, las funciones a las que se refiere S. S. seguirán siendo encomendadas a la Dirección General de Aviación Civil y no quedan afectadas, bajo ningún modo, por ningún traspaso de competencias ni presupuestario, al organismo que se crea, el ente público de aeropuertos y navegación.

En relación con el tema de la subvención del transporte de mercancías canarias, tengo que decirle a S. S. con toda claridad que, dadas las características de los presupuestos de este año, toda política presupuestaria demanda y requiere necesariamente de elecciones. Ese es uno de los condicionantes básicos de la gestión política. Por tanto, desde el punto de vista del tratamiento general de las necesidades derivadas de la insularidad del hecho canario, creo que en los presupuestos del Ministerio hay un tratamiento adecuado, bueno, que se plasma, entre otras cosas, en las inversiones que anteriormente mencionábamos, por ejemplo en el tema de las infraestructuras aeroportuarias y, sin embargo, en las compensaciones al transporte de mercancías ha habido una reducción que debe entenderse en el contexto presupuestario previsto para 1991, al que antes me refería, que sitúa al presupuesto en las mismas condiciones en las que estaba en el año 1989, en 1.850 millones de pesetas. Era una partida presupuestaria que había tenido crecimientos importantes en años anteriores.

Un segundo matiz que quería aclarar a S. S. en ese contexto es que, como sabe, existen discusiones de trabajo muy importantes entre la Administración y el Gobierno canario en diversos ámbitos, en las que también participa mi Ministerio. En efecto, se trata del cambio en el régimen económico y fiscal de Canarias y del tratamiento de Canarias en relación con la Comunidad Económica Europea. En ese contexto se está discutiendo también la orientación de esta subvención al transporte de mercancías. A ambas partes, tanto a Canarias como a la Administración central, no satisface del todo técnicamente la orientación de esta subvención y, por tanto, está en revisión la orientación de la misma y su mecanismo. Por tanto, creo que éste es también un factor explicativo de que no se haya ido a un incremento presupuestario de esta partida, en la medida en que está pendiente de un tratamiento distinto, a realizar a lo largo de este año, según los estudios y los acuerdos a los que se llegue en esta materia.

En relación con la otra cuestión que se me planteaba, no por S. S. sino por el portavoz del Grupo Vasco, creo que estamos efectivamente en línea de un cumplimiento —la verdad es que por ambas partes— totalmente adecuado de los acuerdos de 28 de febrero. El porqué no existe dotación presupuestaria lo trataba de explicar antes. Creo que no tendría lógica, es decir, que sería poner un número, y ése no es el sentido que tienen los presupuestos ni pueden tenerlo nunca. Poner un número no respon-

dería al nivel técnico de trabajo y de estudio que tenemos desarrollado. Realmente estamos todavía empezando, se va a empezar el proyecto a escala 1:1.000, por lo que no existe ni previsión de trazado correctamente acordada, ni previsión de impacto ambiental, ni previsión de financiación adecuada como para poder establecer cifras. De hecho, no se habían establecido ni priorizado en los acuerdos de 28 de febrero y es por ello por lo que todavía no figuran. Creo que no debe haber inquietud en ese sentido. En cambio, en las materias en las que ya va habiendo estados técnicos necesarios, como en el caso de aeropuertos, sí existe previsión.

En relación con las preguntas que me formulaba de nuevo S. S. en nombre del Partido Popular, quisiera decirle dos cosas. Por una parte, respecto al Plan de Empleo Rural, vuelvo a insistirle en que no hay una contradicción de texto ni de versiones más o menos oficiales. Creo que es un problema de interpretación literal y exacta de lo que es el Plan de Empleo Rural y de lo que son las inversiones en infraestructuras previstas en distintos programas de nuestro Ministerio. Vuelvo a reiterarle que no hay cambio de finalidad ninguno ni cambio de destino respecto a estas inversiones. Por tanto, no ha lugar ni tiene sentido que haya ningún tipo de autorización expresa o implícita por parte de ninguna autoridad de este país, en la medida en que no existe el elemento de base, que no hay cambio de finalidad ni de destino. El Plan de Empleo Rural es otra cosa. Tiene otra finalidad, como su nombre indica, y, por tanto, no es que se estén afectando inversiones a otro destino que el ferrocarril Madrid-Sevilla o que la mejora de la red de aeropuertos; siguen siendo inversiones a ese fin, que dará lugar a contratar determinada cantidad de personal, que es lo que pretende efectuar el Plan de Empleo Rural. Por tanto, es una inversión para una finalidad de transportes o de índole turística que tiene unas consecuencias desde el punto de vista de empleo, como es lógico, obvio y elemental.

Respecto al grado de cumplimiento, lamentando no tener aquí los datos de ejecución de años anteriores, referidos al programa que usted cita, le reitero que tenga la seguridad de que tanto en infraestructura de transportes aéreo como en explotación de circulación aérea, en ambos programas, existe un elevado grado de cumplimiento por parte de los órganos ejecutores.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Subsecretario. Damos por terminada esta comparecencia.

— **DEL SECRETARIO GENERAL DE TURISMO. A PETICION DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Números de expedientes 212/000475 y 212/000485) Y CONVERGENCIA I UNIO (Número de expediente 212/000592)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia del señor Secretario General de Turismo, a quien le rogamos que pase a ocupar un asiento en la Mesa.

La comparecencia del señor Secretario General de Tu-

rismo había sido solicitada por el Grupo Mixto y por Convergència i Unió, y el Grupo CDS deberá dirigir las cuestiones que plantea al Director General de Política Turística.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Secretario General de Turismo, una confusión ha impedido que mi Grupo hiciera una serie de preguntas a distintos sectores que estarían relacionados con el tema turístico. El motivo es que habíamos pedido la comparecencia del señor Ministro y no ha comparecido. Por tanto, había muchas preguntas relacionadas con el turismo y que no hemos podido hacer. Por ello, me ceñiré a lo que le corresponde y para el resto de las preguntas habilitaremos la forma reglamentaria más adecuada para obtener respuesta.

Es conocida la situación turística española. Hace poco ha habido un debate muy intenso y extenso sobre el asunto, por lo que no voy a extenderme en consideraciones sobre el mismo, ya que es archisabido.

La Comunidad en la que se desenvuelve mi partido político, la Comunidad Valenciana, es una de las más afectadas, entendemos nosotros por lo menos, y las dos preguntas que le voy a formular guardan una relación lógica con ella. Al igual que cada uno viene exponiendo sus problemas es lógico que también lo hagamos nosotros.

La primera pregunta es la siguiente. Dentro del programa 751-A y demás, dependientes de su Secretaría, ¿qué cantidades se prevé invertir en el sector turístico de nuestra Comunidad? La segunda pregunta es: ¿por qué razón disminuyen en 8.153 millones las transferencias dentro del programa 751? Tercera pregunta: ¿Qué ha motivado la disminución de 1.242 millones en inversiones reales también dentro de estos programas?

Creo que con esto me ciño al presupuesto. Insisto en que en otro momento hablaremos de diversos temas.

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

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Fuejo, agradeciendo su comparecencia una vez más ante esta Comisión para hablar de los presupuestos, paso seguidamente a la materia.

Este año observamos un cambio estructural muy importante, de tipo organizativo, en los documentos de los presupuestos, fundamentalmente porque se contemplan como unas transferencias tanto corrientes, de más de 2.500 millones de pesetas, como de transferencias de capital, de más de 8.000 millones de pesetas, al Instituto de Turismo de España. Se nos dice en la memoria que estas modificaciones pasan fundamentalmente de los servicios centralizados en la Secretaría General de Turismo al organismo autónomo Instituto de Turismo de España. Nos gustaría conocer el parecer que ha obligado a esta variación y, al menos, saber si su justificación es orgánica, operativa funcional, dentro del contexto que nos afecta a todos con la crisis del turismo por la que ha sido creada

una Ponencia en este Parlamento, como sabrá, que comenzará a actuar seguidamente.

Con relación a los criterios que se dan sobre la actuación del turismo, me voy a remitir a los programas y subprogramas correspondientes del concepto 751-A.

En primer lugar, señor Secretario General de Turismo, deseo preguntarle respecto a las líneas de acción de inversiones de instalaciones turísticas del Estado qué previsiones existen dentro de ese subprograma 751 A.2 que afecten fundamentalmente a las islas Canarias, dado que en el punto B existe la línea de ampliación de la red de paradores mediante la construcción de nuevos establecimientos, así como si está contemplado el famoso parador paralizado El Zumacal, en la isla de La Palma, que ha sido motivo de tantas preguntas por mi parte, teniendo en cuenta sus circunstancias.

A continuación, señor Fuejo, deseo preguntarle si con las transferencias que va a haber, tanto corrientes como de capital, por un total de 11.000 millones de pesetas, en el nuevo Instituto de Turismo de España se va a respetar la distribución que venía siendo habitual en la Secretaría General del Turismo.

En cuanto a la promoción del turismo señor Fuejo —y con esto voy terminando—, quisiera saber si en los distintos subprogramas de campañas de publicidad, elección de material informativo, audiovisual, etcétera, así como promocionar España como sede de congresos, hay algunas actuaciones que utilizando instrumentos de otras actividades del Estado, como puede ser Televisión Española en el canal exterior —lo que en Canarias nos ha llevado a pedir al Director General del Ente Público campañas para contrarrestar un famoso vídeo alemán que a veces obedece a cuestiones de guerra económica de tour-operadores o de destinos turísticos—, puedan contrarrestar otros esfuerzos, no sólo por parte del Ente Público Radiotelevisión Española con su soporte electrónico. Deseo conocer si hay alguna correlación y también la que exista con las comunidades autónomas.

Y deseo hacerle una sugerencia. ¿Quién introduce a los turistas en España que no sea por vía terrestre, ferroviaria o marítima? Fundamentalmente las compañías aéreas. Iberia hace promoción de captación a través prácticamente de carteles turísticos, pero no se está dando igualdad de oportunidades a las compañías «charter» españolas, a las que todavía el Departamento de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la autoridad aeronáutica, no ha aplicado una directiva de la Comunidad para permitir la liberalización de líneas de compañías «charter».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, entiendo que esto no tiene que ver nada con el tema presupuestario; no veo la conexión.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sí, porque si estamos hablado de traer turistas a España, lo que tiene un soporte presupuestario en el Instituto que preside el señor Fuejo, habrá que tocar este tema aquí. Le reservo esta pregunta desde otra variante al señor Director General de Ae-

ropuertos Nacionales cuando comparezca. A fin de cuentas, se trata de invertir en el subprograma 751-A. Pero no me paro en estas cuestiones.

Quisiera que me dijera con relación al subprograma 751 A.4, actuaciones normativas financieras y de orientación turística, qué porcentaje de los fondos de los que usted va a disponer van a ir como apoyo financiero a las empresas del sector turístico; esto va a ser objeto de reconsideración en lo que el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones nos anunció de un libro blanco y de un plan especial para resolver los problemas de la estructura y del sector turístico en España y de la consiguiente crisis que tenemos en este momento; y qué se entiende por potenciación de nuevas ofertas alternativas y potenciación de la oferta complementaria? Desearía saber si existe por parte de su unidad orgánica operativa en el turismo, señor Fuejo, algo que coordine con inversiones de otros departamentos como Obras Públicas, que en sus programas o subprogramas de regeneración de playas, de entornos costeros, de zonas turísticas, se está realizando una potenciación que tendría un efecto sinérgico dentro de los presupuestos generales del Estado.

Para no hacer más oposiciones al Cuerpo de Telégrafos, como nos pide nuestro Presidente, termino con esto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, para formular las preguntas que pretendía dirigir al Director General de Política Turística, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Secretario General, por su presencia esta mañana con nosotros. Siguiendo la línea marcada por la Presidencia, intentaré ser lo más breve y conciso posible.

Partiendo de que las competencias en materia de turismo están prácticamente transferidas a todas las comunidades autónomas, y que ello indudablemente podría crear un cierto estado de inquietud en dichas comunidades, sin embargo, lo que sí es cierto es que su Ministerio tiene la facultad de marcar esas líneas generales que debe seguir el turismo. Es indudable que el turismo está en una grave crisis; crisis que ya fue motivo de preocupación y digna de atención en los presupuestos del año en curso, y que se presenta con unas características similares para el próximo año. Como elementos que han producido dicha situación, podemos citar el deterioro de la calidad y los incrementos exagerados de los precios, pero tampoco debemos olvidar la actuación de determinados tour-operadores extranjeros al dirigir su afluencia turística hacia nuestro país. No hay duda que todo ello lleva consigo la necesidad de adoptar una serie de medidas coyunturales, y nosotros queremos saber cuáles son las que se adoptan en los Presupuestos para 1991 para ayudar a hacer frente a la crisis. Creemos que, entre ellas, se han incluido líneas de subvenciones crediticias y un incremento fuerte y consistente del fomento en el exterior. Existiendo tal consignación, queremos saber cuánto es lo que se dedica a ello, países destinatarios y medios que se van a utilizar. Pensamos que también se podría incluir, entre las medi-

das que se podrían adoptar, una promoción del ocio, a efectos de ir paliando la situación e ir enriqueciendo la calidad del turismo que se oferta.

En otro orden de cuestiones, tendríamos interés en conocer cuál es el número de plazas de paradores nacionales en explotación y cuál es el número que está en ejecución. Dentro del tema de paradores, también nos gustaría saber en qué situación se va a encontrar el Parador de Tejada, en la isla de Gran Canaria, si hay alguna consignación al respecto, puesto que dicho parador solamente se dedica a la restauración, mientras que la parte de hospedaje queda aún pendiente.

Finalmente, también nos interesaría saber si hay alguna previsión presupuestaria relativa a la posibilidad de fomentar o de ayudar a la creación de operadores turísticos españoles, con el fin de salvar los planteamientos que se están haciendo por los Tour-operadores extranjeros.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Fuejo su comparecencia ante esta Comisión.

Mis preguntas son las siguientes. Para comenzar, me referiré a los paradores de turismo. Una parte importante de los capítulos 1 y 2 del programa 751-A, coordinación y promoción del turismo, del organismo 204, Instituto del Turismo de España, así 983 millones del artículo sesenta y uno se destinan a mantenimiento de los paradores. Supongo que el señor Secretario General intentará dar la vuelta a mis afirmaciones, pero vuelvo a afirmar en esta Comisión que los paradores de turismo son el único establecimiento hotelero que tiene el dudoso honor de perder dinero. En su comparecencia ante esta Comisión, en la anterior legislatura, para debatir la política de turismo del Gobierno central, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones nos decía, a requerimiento de este Grupo Parlamentario, que se podrían estudiar otras formas de gestión de los paradores de turismo. Nosotros en aquel momento reivindicábamos —y a la luz de los Presupuestos Generales del Estado queremos preguntarle al señor Secretario General— por qué no se opta decididamente por el traspaso a las comunidades autónomas de la red de paradores de turismo, a fin de eliminar, de un lado, la conflictividad laboral y, de otro, que a través de una gestión más acercada a la realidad cultural, lingüística, de patrimonio histórico, de cada comunidad pueda hacerse rentable la administración de dichos paradores.

En cuanto a la publicidad en televisión, el artículo sesenta y cuatro prevé una campaña de difusión de imagen de España en televisión, por un importe de 289.259.000 pesetas. Se trata concretamente de una campaña plurianual 1991-94. Debo manifestarle que tengo el corazón partido. Porque, de un lado, sabe que nuestro Grupo discrepa de la línea de promoción exterior de la imagen turística de España que sigue la Secretaría General; pero, de otro, es evidente que, dada la desfavorable evolución de la actual temporada turística, creo —al menos a nuestro

Grupo le parece— que la cantidad presupuestada para 1991 es insuficiente. Querría saber qué opina el señor Secretario General. Reitero una vez más que espero que cambie la línea de promoción exterior de la imagen turística española que lleva a cabo el Ministerio.

Por último, dentro de las actuaciones generales de la Secretaría General se introduce un proyecto cuatrianual de 509.500.000 pesetas, para el que, en 1991, se destinan 59.500.000 pesetas, con la denominación «Acciones concertadas para experiencias piloto con las comunidades autónomas». Quisiera que el señor Secretario General me aclarase cuál es el fin y objetivos de dicha partida.

El señor **PRESIDENTE**: Don Ignacio Fuejo Lago, Secretario General de Turismo, tiene la palabra para responder a las cuestiones que se le han planteado. Le ruego que lo haga con la máxima brevedad, puesto que vamos muy mal de tiempo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO** (Fuejo Lago): Muchas gracias, señor Presidente. Voy a tratar de ser breve. Responderé puntualmente a cada uno de los Diputados que han intervenido aunque, en algún caso, la explicación que dé a alguno podrá servir también a otros intervinientes.

No tenemos un presupuesto que esté geográficamente distribuido, señor Oliver, porque nuestra principal responsabilidad, en cuanto a promoción, es la promoción exterior, y en ella atendemos a dos factores, como cualquier empresa que tenga esta finalidad. Uno, el producto. Y el producto turístico español, además de ser uno —por ser un Estado el que hace la promoción del país, y como tal intentamos mantener la unidad de imagen de España— engloba productos turísticos muy diferentes, que no tienen por qué coincidir con realidades geográficas, y menos políticas. En algunos casos sí ocurre así, por ejemplo, Canarias, por su singularidad insular y geográfica, ya que está situada en una zona muy cercana al trópico, que hace que su atractivo turístico sea diferente al de otras partes de España. La estacionalidad de Canarias también es diferente, por lo que tiene una singularidad. Lo menciono como ejemplo, pero no es fácil que nosotros segmentemos esta promoción sólo en función de criterios puramente político-geográficos. El otro factor, que evidentemente ya no viene a cuento aquí, es el de los mercados, y ahí sí tenemos una distribución, porque nuestra acción promocional se realiza, en una proporción muy grande, en los distintos países emisores de turismo hacia España. A veces, por razones muy particulares, hemos llegado a unos acuerdos con comunidades autónomas para realizar promociones conjuntamente, con una financiación también conjunta. Por ejemplo lo hicimos en Valencia, el año pasado, en razón a que la caída súbita de la demanda turística británica se acusó mucho más intensamente en algunos puntos del litoral de la Comunidad Valenciana que en otras zonas, y precisamente se hizo una campaña en Gran Bretaña.

Este año hemos hecho lo mismo en Canarias, también por razón de que había un impacto negativo superior, so-

bre todo procedente de la caída del turismo de los países escandinavos. La semana pasada presentamos en Estocolmo la campaña de promoción en los países escandinavos, de común acuerdo con Canarias, con la aportación tanto de la Comunidad Autónoma como del Estado. Pero son más bien excepciones y no la regla.

La contestación al resto de su intervención, señor Oliver, sirve para algunas otras preguntas de distintos Diputados. No es fácil comparar el presupuesto que se ha presentado este año con el de años anteriores, porque ya es un presupuesto integrado. La Secretaría General de Turismo está a punto de desaparecer; un día de éstos tiene que convertirse en un organismo autónomo del Estado, como prevé la Ley de Presupuestos de 1990, que está vigente. Por tanto, lo que ha ocurrido con estos presupuestos ha sido que se ha hecho la suma de las partidas del año 1991 que podrían compararse con las del año anterior. Realizando esa suma —yo precisamente tengo ese ejercicio hecho para permitir aclararme en alguna de las cuestiones que se me planteen— está clara la comparación y, por consiguiente, no hay una disminución en las transferencias, sino que, al convertirse toda la Secretaría de Turismo con sus actuales organismos autónomos en un solo organismo autónomo, esa transferencia hay que buscarla en el presupuesto del Ministerio, porque tanto la transferencia para el funcionamiento de los servicios como la de capital se hace al nuevo organismo autónomo y, por tanto, será la suma de las transferencias anteriores, más las cantidades que antes utilizaba el Estado en mantenimiento de los servicios, en personal, capítulo segundo, etcétera. Haciendo esa suma no hay pérdida de transferencias, en absoluto. Todo lo contrario, en gastos de personal hay un aumento de 9,39, fundamentalmente personal laboral, del que estábamos en déficit en años anteriores, sobre todo en nuestras oficinas en el exterior, y un aumento del 7,44 en gastos de bienes corrientes y servicios, comparando, como he dicho antes, los servicios 08 y 09 y el organismo 204, que era el anterior Turespaña, con el organismo 204 futuro, que es el futuro Turespaña. Mantenemos el nombre, como ustedes saben, pero en realidad el organismo es sustancialmente diferente. Lo mismo ocurre con la presunta disminución de mil doscientos y pico millones en inversiones reales. Afortunadamente, no se produce esta disminución, sería grave; es un efecto óptico por el juego de presentación en la Ley de Presupuestos.

Enlazo con esto la primera pregunta del señor Mardones: ¿Cuáles han sido en realidad las razones de este cambio de naturaleza jurídica y sus repercusiones presupuestarias? Las razones ya se expresaron el año pasado cuando figuró precisamente en la Ley de Presupuestos y se aprobó posteriormente el cambio de naturaleza jurídica. Se trata de la confluencia de dos políticas que tienen en realidad el mismo fin, una que ya pretendía el propio Departamento y que ha puesto en marcha desde hace años —no se olvide que el actual Turespaña era una dirección general vulgar, la antigua Dirección General de Promoción de Turismo, y se convirtió en un organismo autónomo—, y es una política de racionalización, buscando la

naturaleza jurídica más adecuada para el cumplimiento de los fines que tienen asignados esos servicios. Y en segundo lugar, en estas medidas confluye también la política de modernización de la Administración llevada a cabo por el Ministerio de Administraciones Públicas, porque este nuevo organismo autónomo constituye el primer ejemplo de módulo administrativo que pretende tener un nuevo estilo de gestión administrativa, en busca evidentemente de una mayor eficacia. Se ha elegido Turismo; yo como Secretario de Turismo he brindado gustosamente el organismo autónomo que se crea para hacer esta experiencia y, en realidad, debe desembocar en una mayor eficacia en los servicios con un mismo gasto, ya que no debe haber un aumento de gasto sensible por este cambio de naturaleza jurídica. ¿Por qué un cambio de naturaleza jurídica pretende obtener este resultado? Pues porque la naturaleza jurídica de un organismo autónomo, y sobre todo la delegación de funciones que se establece por parte del Ministro en el presidente de este organismo autónomo, y la desconcentración de otro tipo de decisiones van a permitirle operar con mayor dinamismo. Para empezar, la intervención ya no se hace previa sino posterior. Muchas veces la intervención previa dificulta, en un campo como es el de la promoción que exige unas respuestas rápidas y dinámicas, la práctica de esta promoción. Con eso ya sería suficiente, pero hay más cosas. También se produce, en este sentido de buscar la naturaleza jurídica más adecuada, la conversión de paradores en una sociedad estatal. La naturaleza jurídica de sociedad por acciones es ya una nueva forma jurídica más adecuada al verdadero trabajo de empresa que lleva a cabo la red de paradores. Cuando conteste al señor Recoder entraré más a fondo en este tema.

Repercusión presupuestaria. Ya digo que en absoluto va a conllevar aumento del gasto y sí —espero que sea así— aumento de eficacia. Por esta razón no hay aumento de presupuestos.

Paso muy rápidamente a otra pregunta del señor Mardones, ampliación de la red de paradores referida fundamentalmente a Canarias. Hemos hecho en estos años importantes inversiones en los paradores de Canarias, y debo poner como ejemplo el parador de la isla de La Gomera, que ha más que duplicado el número de habitaciones y ha mejorado sus servicios. Hay bastante por hacer, y de acuerdo con las autoridades de la isla de La Palma y de la Comunidad Autónoma vamos a retomar el tema del parador de El Zumacal, cuyas incipientes obras fueron paralizadas en el año 1983, porque, al convertir los paradores en una sociedad mercantil, ya tienen una agilidad financiera mucho mayor para llegar incluso hasta el endeudamiento y emprender proyectos que antes, dadas las limitaciones financieras, no podíamos emprender. Está estudiándose, de acuerdo con el cabildo de la isla de La Palma, la posibilidad de enajenar, vender el actual parador, que está ubicado en el centro de Santa Cruz de La Palma, y con esos recursos y posiblemente otros adicionales reemprender la construcción del parador de El Zumacal bajo nuevas bases. En una reciente visita que he hecho a aquella isla hemos podido comprobar que la ubica-

ción es satisfactoria, aunque el proyecto se está revisando profundamente. Yo creo que es posible que podamos presentar el proyecto del parador de El Zumacal incluso antes de final de año. Debo decir que los representantes de aquella isla y de la Comunidad Autónoma me mantienen a una presión constante. Ayer mismo recibí la visita de un Senador de la isla para hablar de este tema.

Lo de las transferencias yo creo que ha quedado explicado con lo que he dicho antes. No hay más que una refundición de transferencias. Y por supuesto, lo que estamos utilizando en la promoción es la concertación con otras entidades que se dedican también a la promoción, porque sean fomentos, por ejemplo en Baleares, o centros de iniciativas y turismo o los órganos de promoción de autoridades locales, como pueden ser los propios cabildos e incluso municipios importantes, y pretendemos, porque ésa es nuestra obligación, coordinar la promoción de manera que de ella se obtenga la máxima eficacia, sin tener una verdadera autoridad sobre estos órganos, porque no la tenemos. Utilizamos también la promoción con otras empresas, como Iberia, que dedican una gran cantidad de dinero a la promoción. Pero debo aclarar al señor Diputado que no tenemos ninguna prevención de hacer esto mismo con las «charter» y además lo hemos hecho y precisamente para Canarias. Me acuerdo de que con el Gobierno de Canarias hemos promocionado y hecho posible la realización de vuelos «charter» entre Estados Unidos, Canadá y Canarias, y este apoyo promocional yo creo que ha sido importante.

Los resultados tendría que valorarlos por lo menos de forma dudosa. En ocasiones, estas promociones que se realizan para abrir nuevos mercados no es posible que sean radicalmente positivas a corto plazo. Lo que pasa es que hay que ver su efecto a medio y largo plazo, eso es cierto.

¿Qué porcentaje de fondos empleamos en relación con la coordinación con las empresas? Esto es lo que llamamos tradicionalmente acción concertada. Estamos utilizando este año unos doscientos y pico millones de pesetas, y estamos sometiendo a revisión los criterios utilizados, porque cuando año tras año se realiza una promoción concertada, el riesgo de falta de control sobre la parte que las empresas realizan con estos fondos, la parte que corresponde financiar a las empresas, tiene un grave riesgo y es el de que estemos sustituyendo la iniciativa empresarial y no logremos un aumento de la promoción, sino que estemos sencillamente ahorrando a las empresas algo que deben invertir, porque la empresa, sin duda alguna, debe invertir parte de sus presupuestos en promoción. Estamos revisando, yo ayer he tenido precisamente una reunión con organizaciones empresariales para hablar de este tema, y el año que viene yo creo que vamos a poder dar una respuesta distinta, dedicada más a prever qué tipo de promoción vamos a realizar de común acuerdo con las empresas, y en ese caso, si podemos tener unas promociones dirigidas a objetivos claramente formulados, entonces no tendríamos inconveniente en aumentar la promoción que realizáramos mediante acción concertada.

Finalmente, el señor Mardones se refería a algo muy importante, que es la coordinación con otros departamentos. Es muy importante porque efectivamente el turismo se produce de manera que le influyen acciones que se realizan prácticamente en todos los sectores sociales, y yo muchas veces digo como ejemplo extremo —y sé que es casi una anécdota y casi un chiste— que muchas veces el horario de misas debería formar parte de nuestra información promocional, porque hay evidentemente turistas que utilizan estas instalaciones eclesíásticas y por tanto, su conocimiento les puede ser interesante.

Está claro que hay un esfuerzo que se está haciendo para integrar lo más posible las acciones de las administraciones públicas en aquello que pueda tener repercusión en el turismo. Y a esto se refería el Ministro hace poco cuando hablaba del Plan integral del turismo. El Plan integral no es un plan que nos dote de medios extraordinarios ante una situación extraordinaria, sino más bien es un plan que integre, para darlo a conocer, lo que se está haciendo en las distintas administraciones públicas en adecuación de instalaciones, recuperación de playas, infraestructura viaria, etcétera, lo que la demanda turística y la del resto del país requiere. Si esto va acompañado de una autorización de recursos adicionales, sería siempre bueno. Por el momento vamos a hacer el Plan integral y atribuirle también lo que por parte de la Secretaría de Turismo, el futuro Turespaña pueda aportar y lo que puedan aportar las comunidades autónomas en cuanto al aspecto ya más puramente atribuible a la autoridad turística, como es promoción y creación de oferta turística.

El Diputado por el CDS, señor Santos, se refería —si no he entendido mal— a una cierta inquietud que pudiera crearse por la mayor participación de la autoridad turística del Estado en un tema que ha sido transferido a las comunidades autónomas. Yo creo que esa inquietud hoy día no existe. Yo creo que existió en los años 1983 y 1984, acompañada de una cierta tensión que se reflejó en algunos conflictos ante el Tribunal Constitucional. Hoy día yo creo que se ha aquietado y el año problemático 1989 y el año crítico 1990 han contribuido a ello. Sectores que anteriormente eran enormemente celosos de sus competencias, y creo que legítimamente, están volviendo su vista al Estado, a veces en exceso, y yo soy el primero que lo acuso; en exceso porque el Estado no tiene medios a su alcance para salir al paso de ciertos problemas, porque no le corresponden y, por tanto, constitucionalmente no le están atribuidos. El Estado intentó en el año 1984, por medio de un decreto, crear las placas de recomendación de la calidad de los hoteles, decreto que fue recurrido por las comunidades autónomas y el Estado lo derogó porque la sentencia del Tribunal Constitucional le fue adversa. Pero lo menciono porque ya en el año 1984 la Secretaría General del Turismo ponía énfasis en la calidad por encima de la cantidad. Eso quiere decir que son las comunidades autónomas las que son competentes, y tienen en su mano los instrumentos jurídicos para ello, en influir en la calidad y en la creación de la oferta y en que esa oferta se encamine por la vía más adecuada al encuentro de la

demanda. Con esto no estoy diciendo que esa labor sea fácil, ni mucho menos, pero que desde luego corresponde a las comunidades autónomas.

¿El Estado puede desentenderse de ese papel? En absoluto. El Estado atiende, en la medida que le es posible, no por vía de ordenación, porque no le corresponde, pero sí por vía de fomento, aunque en una escasa medida, en la escasa medida que está reflejada en los fondos que dedica el Banco Hipotecario. Durante años anteriores en la Secretaría de Turismo hemos dado, en unos casos, crédito oficial, y en otros subvención al tipo de interés en crédito privado.

Debo decir que, a partir de este año, esta última ayuda ya no va a existir porque hay también una sentencia del Tribunal Constitucional que pone en cuestión la competencia del Estado para dar subvenciones a las empresas turísticas. Todas las comunidades autónomas habían aceptado este tipo de intervención estatal en el fomento, menos la Generalitat de Catalunya y, en función de objeción, el Departamento ha creído conveniente no asumir el riesgo de seguir insistiendo en una forma de fomento de la oferta que nos parecía útil pero que es cuestionada. Por tanto, hemos preferido ir por la vía de otras formas que han sido referidas aquí en algunas preguntas de sus señorías, y que se trata de acciones en concertación con las comunidades autónomas, lo que se llaman proyectos piloto. Y paso a explicar, porque ha habido varias referencias a estos proyectos, en qué consisten.

Tenemos clara la situación por la que atraviesa el turismo de España. No hemos creado alarma, sino todo lo contrario, hemos intentado suavizar las manifestaciones que se han hecho al respecto, porque una de las influencias más negativas sobre el turismo y la promoción del turismo es la imagen negativa que se da en una situación de crisis, y cuando los ingresos por turismo medidos en dólares (evidentemente no intento engañar a nadie, en función también de la situación de la peseta) van a seguir creciendo este año, seguramente, respecto al año pasado, manteniéndose en unos niveles tan altos en cifras absolutas, desde el punto de vista general del país, no puede magnificarse la crisis. Lo que ocurre es que desde el punto de vista de la oferta turística qué duda cabe que existe una situación problemática, pero ésta se refiere exclusivamente a la oferta turística ubicada en aquellas zonas que reciben en mayor proporción turismo de sol y playa, cosa que no es baladí, porque en términos hoteleros —y en términos extrahoteleros todavía sería la proporción mayor— el 70 por ciento de nuestras camas hoteleras están localizadas en esas zonas. Es decir, no estoy refiriéndome ni mucho menos a una situación venial, sino de cierta gravedad.

Además, esta situación está agravada porque el crecimiento de la oferta no se ha efectuado de manera adecuada al previsible crecimiento de la demanda por ese factor de falta de planificación que ha existido, que —repito— que no es fácil, y por tanto no estoy acusando a las comunidades autónomas de hacer algo que sea fácil, sino que estoy poniéndolas frente a la responsabilidad, que no yo,

sino la Consitución, les ha dado hace años, que es la ordenación del turismo en su ámbito geográfico.

Esa situación viene a incidir en ese exceso de oferta cuando la demanda, sobre todo británica, cae fuertemente en los años 1989 y 1990, y esa situación afecta a una parte importante de la oferta española, causando seguramente perjuicios notables que se notan más porque están geográficamente muy concentrados en Baleares, la Costa del Sol, la Costa Brava y Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Fuejo, que se ciña en lo posible al tema presupuestario, porque si empezamos a hablar de la política turística, creo que nos alargáramos en exceso.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Abrevio, pero este exordio era necesario para explicar por qué nosotros insistimos en buscar la creación de una oferta diferenciada, en cuya creación es posible que intervengan todas las comunidades autónomas, incluso aquéllas en las que el monocultivo de sol y playa es mayor, como pueden ser Canarias o Baleares, incluso en esas regiones es posible crear oferta alternativa, y desde luego oferta complementaria, que alivie a medio plazo la situación.

¿Qué es esta oferta complementaria u oferta alternativa? Oferta complementaria son las instalaciones complementarias a la actual oferta de alojamiento. La demanda turística quiere no sólo alojamiento, sino también entretenimiento, deportes, etcétera. Hay que crear esa oferta. Es muy simple la creación de unos apartamentos que se dedican a ser turísticos como podrían haberse dedicado a otra cosa, sin dotarles de otro tipo de alicientes.

A eso nos referimos cuando hablamos de proyectos pilotos de turismo verde —por ejemplo, en las Canarias es posible el turismo verde, incluso más que en otras regiones de España— y que se ha ignorado sistemáticamente. Puede haber un aprovechamiento de las casas que se están abandonando en las islas menores, por ejemplo, en La Palma y en la Gomera para hacer una oferta muy diseminada que no sea una agresión al medio ambiente. No me extiendo más para no alargar mi intervención, pero todos esos proyectos son los que la Secretaría de Turismo quiere investigar y promocionar.

No insisto ya en la crisis, en los precios y en el crecimiento de la calidad como factores de la crisis —creo que los precios sí lo son— así como la fortaleza de la peseta que no se ha mencionado aquí —lo cito yo para que no quede ningún factor importante— y muchas otras causas, pero esencialmente estas dos, que son el fundamento de la caída de la demanda.

Las acciones coyunturales para salir al paso de esta situación no son suficientes porque he dicho antes, y me he extendido en ello, que nos preocupan mucho más los factores estructurales. Los coyunturales se sale a su paso mediante la intensificación de la promoción, lo que estamos haciendo mediante estos acuerdos a los que ya me he referido antes, pero con una realidad como es una estructura de nuestra oferta inadecuada, no vale el hacer una promoción extraordinaria. En primer lugar, porque no se

va a engañar a nadie si una de las causas del decrecimiento de la demanda es una mala organización de la eliminación de los residuos urbanos y ésta persiste, y, en segundo lugar, porque no se va a engañar a nadie si la demanda necesita mayor calidad hotelera y lo que se construye y se ofrece son apartamentos turísticos de baja calidad.

En concreto, voy a contestar muy brevemente respecto al número de plazas en paradores actualmente en explotación, aunque este dato seguramente existe ya en la documentación que se ha hecho llegar a S.S. SS. o por lo menos al Parlamento. Es del orden de las 9.000 plazas hoteleras y están en proyecto unos cinco paradores —improvisado en esto— con una media de cien plazas en cada uno, lo que suman quinientas plazas más.

Respecto al Parador de la Cruz de Tejada hay un proyecto que figura en el programa de inversiones de la Secretaría de Turismo para hacer una remodelación a fondo, donde se puede ver perfectamente cuál es el momento en que se va a realizar y qué cantidad está prevista. Para abreviar no me paro a buscarlo en este momento porque S.S. SS. pueden encontrarlo también en la documentación de la que disponen, pero está previsto.

En cuanto a las ayudas para la creación o funcionamiento de tour-operadores españoles, durante muchos años ha existido una línea de crédito específica para esta finalidad que se denominaba apoyo a la comercialización para la creación de redes comerciales españolas de empresas turísticas, exportadores se llamaba, porque era utilización de un crédito que inicialmente se había creado para ayudas a la exportación.

Esto desapareció y debo decir que, tras varios años de funcionamiento, no se había utilizado ni en una sola ocasión. Si no hay iniciativa privada para ello, yo creo que el Estado no debe tomar la iniciativa en la creación de un tour-operador internacional. Mantengo, como he mantenido varias veces, que ya que existe una red de paradores de turismo, vamos a demostrar que no cuesta al contribuyente ni un céntimo, en contra de lo que afirmaba el señor Recoder y, si se demuestra, que siga existiendo en manos del Estado. Sin embargo, en cuanto a la creación de una empresa para la comercialización exterior del turismo español, personalmente he opinado siempre en contra. Sería una aventura que acabaría previsiblemente mal en estos momentos; quizá, en los años 60 se hubiera podido asumir.

Entro ya de lleno en la intervención del señor Recoder, a quien debo decir que debe atender más a la lectura de los documentos que se distribuyen y no sólo a los documentos de anexo, sino al proyecto de ley, además no sólo al próximo, sino al que se aprobado, porque en la Ley de Presupuestos del año 1990, que ha pasado por esta Cámara y que ha sido aprobada, ya figura la creación de la sociedad mercantil Paradores de Turismo de España, Sociedad Anónima. Por tanto, debo insistir en esta recomendación de que S. S. lea atentamente los textos pendientes de aprobación y los que se han aprobado.

La creación de esta Sociedad se va a realizar en las próximas semanas y la elaboración de sus estatutos está

prácticamente terminada. Recuerdo que la Ley se aprobó a mediados de junio de este año y, por tanto, el tiempo que hemos tardado en su creación no es excesivo, teniendo en cuenta que la creación de una empresa que ya existe en forma de sociedad mercantil lleva consigo unos estudios muy delicados para la fijación, entre otras cosas, del capital que hay que atribuirle, porque tiene que ser en función de los beneficios acumulados que existen, en contra de lo que afirma el señor Recoder, y en función de sus activos reales. Y, desde luego, no se hubiera propuesto al Parlamento la creación de esta Sociedad y la supresión del organismo autónomo que actualmente es responsable de la explotación de paradores, si no se hubiera tenido muy presente que esta Sociedad es viable económicamente. Esos estudios se han hecho y esa aventura, como si dijéramos, de crear una sociedad que a nuestro juicio es viable y, por tanto, no va a producir déficit, no va a costar al contribuyente ni una sola peseta, se ha hecho con pleno conocimiento.

La documentación que se acompañó en su día a la propuesta de creación de paradores era suficiente para ver que los paradores llevan varios años, como organismo autónomo, arrojando un superávit en su cuenta de explotación. Su señoría me podría decir que un superávit en la cuenta de explotación de un organismo autónomo no es equiparable a un beneficio en una cuenta de resultados de una empresa. Es cierto, por eso se han hecho esos estudios detallados, para saber que se puede afrontar el futuro con visos de que esa empresa no sea, como S. S. ha dicho, una excepción en el panorama de las empresas hoteleras españolas; no lo va a ser. Lamentablemente, hay algunas que se han creado con bases económicas inadecuadas, que son las que están acusando los problemas del turismo de estos años, porque las empresas que se han creado sobre bases firmes no están atravesando graves problemas; tienen un ejercicio con menores resultados, o incluso negativos, pero perfectamente asumibles dentro de la economía de una empresa a medio plazo.

Los paradores puedo asegurarle a S. S. que no van a tener, ni mucho menos, unas bases económicas dudosas.

No discuto que S. S. tenga dificultades para hacer una traducción de la documentación contable que se ha aportado hasta este momento en una documentación contable de una empresa. Es precisamente esa mayor claridad de la contabilidad de una empresa mercantil la que se busca también al proponer esa transformación de naturaleza jurídica, porque nosotros pensamos que esa claridad es deseable. Esa claridad va a existir. El año que viene que se va a proporcionar al Parlamento los datos para que juzgue si la Red de Paradores actúa eficazmente en el terreno económico o está necesitada de muletas, que yo creo que no.

No comprendo la afirmación de S. S. cuando une a la posible transmisión de la Red de Paradores a las comunidades autónomas el que vaya a haber menor conflictividad laboral. No entiendo esa correlación. ¿Mejor gestión por estar en manos de las comunidades autónomas? No debo reconocerlo, en absoluto; todo lo contrario, una de las razones para mantener la Red de Paradores en su

conjunto es el mejor aprovechamiento de las economías de escala.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Debo comunicarle a S. S. que una personalidad de tanto relieve en su propio partido como es el señor Fraga...

El señor **RECODER I MIRALLES**: No es de mi partido.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Perdón, pues el Grupo Popular. Perdona S. S. porque estaba totalmente equivocado. Entiendo ahora las referencias a las comunidades autónomas. **(Risas.)** Su Grupo no ha planteado nunca positivamente la transferencia de paradores. En ocasiones se ha hecho referencia a ello, pero no ha sido una reivindicación que se haya llevado a cabo hasta sus últimos extremos en las comisiones mixtas cuando se ha estudiado. Yo creo que la única que lo ha hecho —por eso hacía referencia equivocadamente al señor Fraga— ha sido la Comunidad de Galicia, y el señor Fraga me ha asegurado —lo digo para conocimiento de sus señorías— que, en breve, va a retirar del Tribunal Constitucional esta petición.

Para terminar, ya me he referido a las acciones concertadas de los proyectos piloto y se prevé una cantidad importante para promoción en televisión. Esta cantidad es una novedad. Apenas habíamos salido en televisión por falta de medios, porque la televisión, sobre todo en Estados Unidos y en algunos otros países, es sumamente cara, pero este año ya hemos emprendido acciones en las televisiones europeas, en los grandes, canales; ayer he visto yo mismo un anuncio nuestro en «Super Channel» y lo estamos haciendo específicamente en los países escandinavos. Vamos a ir, de acuerdo con American Express y con Iberia, en una campaña extraordinaria en Estados Unidos. Es una experiencia nueva y veremos qué resultado da. A los que tenemos la misión de hacer promoción, la cantidad nunca nos parece suficiente, pero debo reconocer que en un presupuesto como el presente me ha respetado las cifras, no de manera totalmente satisfactoria —ya digo que nunca estaremos satisfechos con estas cifras— pero sí aceptable.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que pretendan preguntar?

Tiene la palabra el señor Santos. Telegráficamente, por favor.

El señor **SANTOS MIÑON**: Gracias señor Secretario por sus explicaciones. Intervengo simplemente para una puntualización y es que, efectivamente, si bien inicié la exposición manifestando la posible inquietud que existiría en las comunidades autónomas, también confirmé, que, indudablemente, el Estado debe señalar unas líneas-marco dentro de las cuales poder actuar en la promoción

turística, y que eso no iba a encontrar oposición alguna en dichas comunidades.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: También muy brevemente, señor Presidente.

Señor Secretario General, la posible nueva fórmula de gestión que anunció el señor Ministro en esta Comisión en la anterior legislatura, debo entender de sus palabras que termina con la creación de la sociedad estatal Paradores de Turismo de España; es decir, no hay ninguna novedad. Nosotros nos referíamos a fórmulas de cogestión. Ese era el sentido de mi pregunta, si había posibilidad de que las comunidades autónomas participaran en la gestión de los paradores.

También quisiera saber, sin querer redundar en el debate de si ganan o pierden dinero los paradores de turismo —me alegraré muchísimo el día que ganen dinero— si es que, por ejemplo, en los capítulos 1 ó 2 del programa 751: coordinación y promoción del turismo, no hay ninguna peseta destinada a los paradores de turismo. Por ejemplo, son gastos de personal y bienes corrientes y servicios. Supongo que sí, que los paradores se nutren de dinero que proviene de esas partidas o, por ejemplo, de los 983 millones de pesetas del artículo 61 que se destinan al mantenimiento de los paradores.

No quiero decir que maquillen las cuentas de resultados, pero, en cualquier caso, aquí hay subvenciones directas al mantenimiento o los gastos de personal se transfieren a partidas de los Presupuestos Generales del Estado que, en definitiva, hace que tengamos una cuenta de resultados que si ustedes quieren venderla como positiva, háganlo, pero, por favor, no nos engañemos, porque no vamos a ir así a ninguna parte.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas tiene la palabra el Secretario General de Turismo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TURISMO**: Respondo únicamente al señor Recoder.

Respecto a las fórmulas elegidas ya en la actual forma de organismo autónomo para paradores, teníamos en el Consejo Rector la previsión de que cada comunidad autónoma estuviera representada en el mismo. Han solicitado estar, y lo están en la actualidad, la Comunidad Valenciana y la Comunidad de Castilla-La Mancha. En el futuro, la fórmula elegida es la de la sociedad anónima y, por tanto, ahí no cabe más que la supervisión política a través del Parlamento. El Consejo de Administración de una sociedad anónima es mucho más que el Consejo de Administración de los detentadores de los títulos. No descarto, en absoluto, la información necesaria y así se ha hecho sistemáticamente, a las comunidades autónomas para que conozcan, no sólo la gestión de los paradores de su zona sino de la totalidad de la Red.

Respecto a la inversión, comprendo perfectamente el

error, a mi modo de ver, en que usted ha incurrido al ver en el presupuesto estas cantidades. Es cierto que en la partida del capítulo 1, al ser actualmente un organismo autónomo del Estado, hay incluidos sueldos de personal que está en Paradores, pero de los 4.500 trabajadores de Paradores sólo 30 tienen la condición de funcionarios, que son en realidad los que trabajan en los servicios centrales, en servicios de control y de dirección. Por tanto son ellos los que cargan sobre el presupuesto. Esto va a desaparecer porque, al convertirse en una sociedad anónima, estos funcionarios deberán optar entre quedarse en la Administración pública en otro puesto o laboralizarse. Este es un coste, en los 16.000 millones de volumen de negocio de Paradores, absolutamente exiguo, muy inferior al coste—lo hemos comprobado—de los servicios centrales que tiene las cadenas hoteleras. Eso, además, sería lo de menos. Es más importante el otro error en el que usted incurre, a mi modo de ver, y es juzgar que en el capítulo 6 hay dinero para mantenimiento de los paradores. No, el mantenimiento de los paradores se realiza conforme a su propia cuenta de explotación. Lo que sí figura —y es posible que incluso esté más expresado y en ese sentido habría que corregirlo— es inversión nueva e inversión de reposición. Pero esta es una política de renovación de paradores. La inversión nueva se hace en paradores de nueva planta, porque pensamos que el Estado debe seguir creando paradores al mismo tiempo —y tenemos la muestra en estos años— que cierra algunos porque han dejado de tener una razón de existir. Creemos que se deben seguir creando, porque Paradores debe seguir siendo una empresa viva. ¿Por qué debe invertir dinero el Estado, además de que la propia empresa de paradores genere fondos para hacer este tipo de inversiones? Porque esas inversiones son superiores a las que tendría cualquier empresa que tuviera que asumir un papel semejante, porque se construyen habitualmente en edificios históricos en los que la parte atribuible a la rehabilitación es muy importante.

En cuanto al tema de la reposición, la razón última es la misma. Aquí se trata de reponer o rehabilitar la fachada plateresca del Hotel de San Marcos, de León, que tiene mal de piedra y que exige unas inversiones muy superiores a las que deben exigir a una empresa normal, o —para que sea un ejemplo más cercano a su representación parlamentaria— la inversión que hacemos sistemáticamente todos los años en la muralla del Parador de Cardona, que es del orden de 30 millones cada año; son inversiones muy específicas en razón de la naturaleza histórica o artística de los edificios en los que están ubicados esos paradores. En la actualidad esa es la razón por la que subsisten esas cantidades, no el carácter deficitario de las fuentes de explotación de paradores que no lo es. Yo me felicitaría si esas partidas no desaparecieran, de forma que la Red de Paradores siga creciendo, siga teniendo cada vez más paradores en edificios históricos. Mencionaré rápidamente para tranquilidad del Presidente, cuatro ejemplos hacia el futuro. Parador ubicado en un monasterio, de jerónimos en Santiponce, en Sevilla; está en el programa de inversiones. Parador ubicado en

un monasterio del siglo XVII en San Pedro de Villanueva, en Asturias. Parador —acaba de abrirse hace unos meses— en tres palacios históricos de la parte alta de la ciudad de Cáceres. Parador de Cuenca en el convento de paúles de la ciudad antigua, y me queda alguno todavía, pero mi memoria me flaquea.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Ignacio Fuejo por la información que nos ha suministrado.

— **DEL SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES. SOLICITADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DEL CDS (Número de expediente 212/000635) Y POPULAR (Número de expediente 212/000571)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia que es la del Secretario General de Comunicaciones. Dicha comparecencia ha sido solicitada para responder a las preguntas de los Grupos CDS y Popular, que pretendían dirigírselas al Director General de Correos y, por tanto, son referentes al tema de Correos.

Por el Grupo de CDS, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑON**: Gracias, señor Secretario General por su presencia entre nosotros. Considero que viene con buen ánimo para ampliar nuestro conocimiento sobre diversos temas.

Nos ha preocupado comprobar que en el artículo noventa y siete de la ley de presupuestos para el próximo año figura la creación del organismo autónomo de Correos y Telégrafos. Consideramos que la importancia de la función que se desarrolla es tanta que sería mucho más interesante someterlo a un debate más amplio que el que se puede llevar a cabo en la disposición de una ley de presupuestos. Debería haber sido hecho mediante el proyecto de ley correspondiente que hubiera tenido una difusión y unas posibilidades mayores para conocer en profundidad las razones y ver cuáles serían los mejores medios para dotar a dicho organismo autónomo.

Entrando en el tema de Correos, sin perjuicio de la existencia de este organismo autónomo y esperando que pase el trámite previsto, queremos recordar que desde el año 1986 no se han incrementado las tarifas de Correos. Ahora se prevé un incremento bastante importante en relación con el precio hasta entonces existente, y con esto lo que se puede producir es un gran rechazo en la población, porque piensa que hubiera sido más fácil llevar adelante dicho incremento de una forma progresiva, anualmente, y no de golpe, aunque indudablemente el adecuarlo a los niveles medios europeos —no quiere decir que se adecue en este momento, sino que será un incremento progresivo— es una necesidad y, por lo tanto, conviene ya efectuarlo. El incremento de las tarifas va a suponer, como es lógico, un aumento de la recaudación. Me gustaría saber qué destino se le va a dar a la cantidad que se prevé recaudar para 1991.

En cuanto a la previsión de la asunción por el organis-

mo autónomo de las funciones que desarrolla la Dirección General de Correos, nos interesaría saber de qué infraestructura se le va a dotar, si se producirá el traspaso de las consignaciones que tiene la Dirección General y cómo y en qué situación quedan los funcionarios de la Dirección General.

Otro tema relacionado también con Correos y que consideramos importante es qué consignación hay en los presupuestos sobre la adopción y el incremento de medidas de seguridad en la manipulación, distribución y reparto de la correspondencia, para evitar en lo posible que se puedan producir hechos como los ocurridos en ocasiones anteriores.

Finalmente hay un tema que tiene una pequeña repercusión presupuestaria, y es el relativo a la posibilidad de la apertura de un mayor tiempo de determinadas ventanillas, como es la de certificados, que, por ejemplo, en Las Palmas de Gran Canaria, una capital con mucho movimiento, solamente funciona por las tardes de cuatro a seis.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: El Grupo Popular, señor Secretario General, agradece su presencia en esta Comisión y valorará la información que nos va a suministrar para facilitar nuestra labor parlamentaria en este debate del presupuesto.

Según el proyecto de ley que debatimos, en el superproyecto 9002, del servicio 10, figuran unas consignaciones para instalación de sistemas de telecomunicaciones para conmutación y transmisión, me refiero a centrales y redes. Viene una distribución por comunidades autónomas, y voy a coger dos de ellas: la de Aragón y la de Extremadura. Para Aragón figura una consignación 137,4 millones y para Extremadura 26,6 millones. Le rogaría, señor Secretario General, que nos detallara ambas consignaciones.

En el mismo superproyecto de la ley que debatimos, el 9001, del servicio 11, figura una consignación de 7.305 millones de pesetas para seguridad integral, repartida en las anualidades de los años 90 a 94. Nos gustaría que nos detallara también estas inversiones, con especial referencia a la compra de aparatos, en el Estado de Israel, proyecto que tenía su Secretaría General, si se concertó aquella operación, a cuánto ascendió y qué sistema de adjudicación se utilizó.

En el superproyecto 9005, figura para el programa Comunitario «Star», en el año 1991, 10.971 millones de pesetas, y en el vigente actualmente, o sea el correspondiente a 1990, 9.560 millones de pesetas.

Respecto a la consignación de 1990, le pregunto si ha sido suficiente, si sobró consignación. Respecto al año 1991, si estima que es una cantidad adecuada o estima que va a sobrar algo. En el caso de que fuera esta cantidad excedente, en cuánto la calcula el señor Secretario General.

Pasando al tema siguiente, el «Boletín Oficial del Esta-

do» del pasado 8 de septiembre publicó una resolución de su Secretaría General en la que se anunciaba un sistema abierto de concurso para la admisión previa a las obras de adecuación de la Dirección General de Telecomunicaciones en la planta quinta del Palacio de Comunicaciones de Madrid, o sea, de Correos, en Madrid. El Presupuesto era importante, ascendía a más de 124 millones de pesetas. Es público y notorio que hace poco se habían hecho obras en dicha planta, por cierto de una cierta ostentación. También es público y notorio que, asimismo, se han hecho obras de adaptación de un lujo calificado en ciertos medios como asiático, en la planta cuarta, donde tiene usted su lugar de trabajo. Nosotros no tenemos nada en contra de que se hagan acondicionamientos con la dignidad suficiente en los lugares de trabajo de los altos cargos de su Secretaría, no obstante, estaríamos en contra de ello si fuera en base a una ostentación disparatada o que supusiera un contraste con el resto de dependencias de su Secretaría General. Como la primera parte es posible y esta segunda también, puesto que venimos observando que las oficinas de trabajo de su Secretaría General y sobre todo las de Correos están algunas de ellas en situación deplorable, voy a remitirme a algunos ejemplos.

Este verano hemos visto las oficinas de Correos del Barrio de La Concepción, donde se tenía que hacer el reparto de correspondencia en plena calle puesto que, debido al calor, era imposible que los funcionarios pudieran trabajar dentro, ya que correspondía a cada uno poco más de un metro cuadrado. A nuestro Grupo le llegan de toda España gran cantidad de noticias de este tipo, es una cosa bastante corriente. Por ejemplo, aquí tengo una proveniente de Palma en donde un funcionario clasifica al día entre mil y dos mil cartas en un espacio prácticamente de un metro cuadrado con la ventanilla a veinte centímetros de su vista.

Ante estos hechos, a nuestro Grupo le interesaría conocer si estima que es necesario todo ese confort que se ha volcado en el Palacio de Comunicaciones, tanto en la planta cuarta como en la quinta, sobre todo, a la vista de la inclinación que tiene su Secretaría General por desviar esas inversiones a estos lugares de los centros directivos y marginar, en contraposición, los centros de trabajo repartidos por España, y a los hechos me remito.

Entonces, con estos antecedentes, de acuerdo con el proyecto de ley, en el superproyecto 9007, servicio 10, figura una partida de 7.600 millones de pesetas para reforma de edificios. A mi grupo le interesa conocer, para facilitar su labor parlamentaria, qué partidas de este concepto están dedicadas a estas obras de tanto lujo en el Palacio de Comunicaciones de la plaza de la Cibeles, y descripción de estas obras, si están ya con los proyectos en marcha, ultimados, si queda mucho por hacer, sobre todo si el proyecto del Gobierno, a través de la Secretaría, es seguir con esta inclinación de volcar estas inversiones en los altos cargos y olvidarse de los centros de trabajo.

También en el servicio 10 figura una partida de 48,304 millones, para el concepto 223, que, como sabe usted, es para transporte. Respecto al mismo, pregunto, ¿qué está

previsto de esta cantidad para viajes en helicóptero de los altos cargos de la Secretaría General?

Usted, el 7 de noviembre de 1990, en la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, anunció que en 1991 subirían los precios de los sellos de correos y que se duplicarían. Preguntamos, ¿cómo ha afectado esta medida a los presupuestos de 1991? ¿No estima que el método más cómodo para esa reforma, por supuesto, es esa subida pero es el menos imaginativo? Podríamos comentar que con esas subidas así cualquiera, señor Secretario, hace la reforma.

También se ha anunciado oficialmente por responsables del Ministerio que las tarifas subirán en los próximos cinco años entre un 13 y un 220 por ciento. Me gustaría confirmación a estas afirmaciones hechas fuera de esta Cámara, para oírlas aquí, en el recinto de estas Cortes.

Según estos presupuestos que debatimos, Correos pasará a ser, según el proyecto del Gobierno, un organismo autónomo de carácter comercial. Se da la circunstancia de que usted mismo y todos los altos directivos del MTTC han defendido hasta hace bien poco, que había que transformar Correos en un ente público, y, ahora, de pronto, cuando viene el proyecto de ley, se da el cambio y se crea un organismo autónomo de carácter comercial. Asimismo, hemos oído y leído informes remitidos por su Secretaría a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos donde se hablaba de lo perverso que era hacer un organismo autónomo y las ventajas que tenía el ente público. Por eso preguntamos ¿por qué este cambio al final? ¿Qué tipo de presiones o qué tipo de argumentos han contribuido a ese cambio del Gobierno? Comprenderán SS. SS. que es un tema básico en el debate de estos presupuestos. Si se trae a esta Cámara, aprovechando los Presupuestos, un tema de tanta trascendencia, que va a afectar no sólo a los 70.000 funcionarios sino a todo el país, éste merece un debate en profundidad.

También se ha anunciado que se invertirá en los próximos años unos 200.000 millones de pesetas. A la vista del próximo debate en Comisión, en Pleno o a través de enmiendas, nos gustaría conocer su justificación de esta inversión. Ya tenemos noticias de que han subido las tarifas un 26 por ciento (por cierto son subidas que no vienen apareadas en absoluto con el problema inflacionario de este país y con las tasas del IPC) y, a la vista de la creación de este organismo autónomo —ahí está el proyecto que trae el Gobierno a la Cámara—, vemos que se trata de aplicar unos precios comunitarios a unos servicios que están muy lejos de ser europeos y que se trata de cobrar por anticipado unas mejoras que se debieron hacer cuando la sociedad empezó a demandarlas.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, voy terminando, señor Presidente, pero comprenderá que los temas que estamos tratando son de mucha trascendencia en este debate.

El 8 de septiembre pasado, el Consejo de Administración de la Caja Postal, que creo que usted preside, aprobó comenzar los trámites para la constitución de un nuevo banco, el Banco Postal de Negocios. Se dio la circunstancia de que se hizo con mayoría de votos, a favor por supuesto, todos los oficiales, incluido el Banco de España, pero en contra toda la representación sindical; no estaban de acuerdo en que pasaran a ese Banco instituciones o partes fundamentales de la Caja Postal, como eran las secciones de grandes clientes, la de riesgo e inversiones o la de mercados financieros, quedando en la Caja Postal, totalmente descafeinada, las cuentas corrientes y de ahorro, cuando, además alegaban las centrales sindicales y otros sectores que la solución podría haber venido por haber creado dentro de la Caja Postal un servicio especializado de banca al por mayor.

En relación con este asunto nos interesaba conocer cómo va a afectar esa decisión a los presupuestos que debatimos; en definitiva, noticias sobre el tema.

Hay una partida importante para 15 comunidades autónomas respecto al programa «Star» y al SAT (Servicios Avanzados de Telecomunicaciones) con una dotación anunciada de más de 61.000 millones, de los que corresponden a fondos públicos más de 56.000 y el 45 por ciento a aportación del Estado. Me gustaría conocer, sobre todo, cómo va a afectar al presupuesto la partida específica de SAT.

Termino inmediatamente, señor Presidente, haciendo referencia a si nos pudiera dar noticias de ese proyecto de ley que el señor Ministro de Transportes ha anunciado que va a enviar inmediatamente a esta Cámara, en relación con los tres nuevos tipos de televisión: el referido a la televisión por cable, el de satélite y el de baja potencia o televisiones locales.

Para acabar, estamos observando que el proyecto LACE del que en muchas ocasiones usted y el propio señor Ministro nos hablaron con un interés grande, por ser muy urgente su puesta en marcha, apreciamos que se está retrasando o que aquella gran ilusión que tenían puesta en el proyecto se está difuminando. Nos gustaría conocer si realmente se está retrasando, por qué se está retrasando o, en el caso contrario, que lo desmientan.

Por otro lado, en el proyecto LACE es público y notorio que los altos cargos de su Secretaría General tienen cierta decisión, cierta preferencia en apoyar la concesión, cuando llegase el momento, a la compañía Tahis (Transportes Aéreos Hispanos). Nos gustaría saber si es cierta esta preferencia, a qué se debe y, de serlo, si está basada en la constitución que tenga el Consejo de Administración de dicha empresa Tahis.

Esto es todo, señor Presidente, de momento.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario General de Comunicaciones, don Luis Martín Palacín, tiene la palabra para responder. Le ruego se ciña estrictamente a las cuestiones presupuestarias. Ha habido algunas cuestiones referentes a posible legislación que creo que nada tienen que ver con este debate presupuestario y, por tanto, creo que no debe usted entrar en esas cuestiones.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Martín Palacín): Voy a tratar de ceñirme al máximo al ámbito del debate que hoy tiene lugar en esta Comisión, que es el de los presupuestos.

El señor Santos, Diputado del CDS, manifestaba su preocupación por el hecho de que la reforma del correo se basara en un texto legal, un artículo incluido en la ley de presupuestos de 1991, y no en un texto legal exento o exclusivo para el tratamiento de la renovación del correo, planteando que quizá hubiera más lugar para un debate en profundidad en el contexto de una ley exenta.

En otras ocasiones, tanto el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, como incluso el Director General de Correos o yo mismo en otras comparencias, hemos expresado que el problema fundamental que nos lleva a incluir en un artículo dentro de la ley de presupuestos esta materia, es básicamente un problema de tiempo. Lo intentamos en los Presupuestos de 1990. En el mes de marzo, cuando se hizo el debate presupuestario del 1990, manifestamos en el seno de la Comisión de Presupuestos por qué no se había podido realizar la inclusión de este texto en la Ley de 1990; porque los trabajos de la Comisión Mixta que se había creado entre el Ministerio de Economía y Hacienda —en sus dos vertientes de Economía y Hacienda—, el Ministerio para las Administraciones Públicas y el de Transportes, Turismo y Comunicaciones, todavía no había dado fin a los trabajos que llevaban a la opción del marco legal adecuado para dar cauce eficaz al plan de empresa que se han elaborado para reconvertir Correos y Telégrafos.

Concretamente, si trajéramos un texto presentado en este tiempo, que es cuando se presenta en la ley de presupuestos (además hemos tenido que trabajar en los últimos minutos; ustedes saben cuáles son los ritmos de las tramitaciones legislativas) prácticamente, no podríamos comenzar la reforma del correo en cuanto a los contenidos marcados en el plan de empresa antes de finales del primer trimestre de 1992. Eso comportaría que en el proceso de modernización de las administraciones postales, que se está produciendo en el ámbito comunitario (Francia acaba de aprobar hace unos meses su opción, mediante ley; Italia la acaba de hacer hace un año; Holanda la ha hecho hace año y medio; Alemania hace un año aproximadamente), estaríamos realmente perdiendo el tiempo. Teniendo en cuenta que España es el país donde menos nivel de monopolio existe en cuanto a servicios reservados estrictamente para el correo (concretamente la carta urbana no está monopolizada y se distribuye en régimen de concurrencia y, por cierto, de una concurrencia bastante considerable, teniendo en cuenta que en nuestro país se establece a finales de los años 70, precisamente a partir del descuido y del deterioro del servicio que en Correos se viene produciendo desde hace bastante tiempo), nos íbamos a encontrar con dificultades para afrontar el reto de 1993 sin tener una organización suficientemente preparada, estructurada y capacitada para hacer frente a la concurrencia, con las noticias que tenemos de instalación profunda y masiva de grandes multinacionales, de los «carrier», en el terreno de los servicios de mensajería, de los servicios del correo.

En este sentido, se ha adoptado la opción, que públicamente se había anunciado, de introducirla en una ley de presupuestos, en un artículo en el que prácticamente no se hurta elemento alguno de los fundamentales que, como materia de ley, tienen que ir en un texto legal para habilitar la reconversión adecuada del correo. Nosotros también hubiéramos preferido un texto exento, pero ya digo que las razones de tiempo y de equiparación al proceso europeo nos han llevado a la conveniencia de tratarla en una ley de presupuestos, concretamente la de 1991, aunque nos hubiera gustado poder traerla a la Ley de 1990.

Concretamente, ayer se desarrolló en Roma un Consejo no formal de Ministros de Telecomunicaciones, donde el segundo punto del orden del día era discutir el documento presentado por la Comisión Europea sobre el Libro verde postal. De ahí la preocupación que manifiestan los restantes 11 países miembros de la Comunidad Europea sobre la posibilidad de hacer competitivos los correos, muy especialmente en lo que se refiere al servicio internacional, con la concurrencia privada. Hubo propuestas importantes —no se llegó a conclusión alguna, puesto que era un Consejo no formal— en el sentido de articular un espacio común europeo (el espacio postal europeo, decía el Comisario Paldolfi) y establecer una red comunitaria para el transporte y distribución de la correspondencia en el ámbito de la Comunidad Europea y, desde ahí, plantearse conjuntamente, las distintas organizaciones públicas postales, la posibilidad de establecer la concurrencia adecuada en los servicios internacionales de la correspondencia.

Es por ello por lo que, para tener no sólo un texto legal sino una organización a punto para finales de 1992, principios de 1993, hemos optado por una decisión de este tipo; decisión que se traduce lógicamente en propuesta al parlamento, a las Cortes Generales, que son las soberanas para decidir.

Se planteaba también el tema del incremento de las tarifas, por parte del señor Santos así como del señor Camisón. Efectivamente, desde hace cuatro años no se han modificado las tarifas postales. Podría decirme S. S. que deberíamos haber hecho una modificación anual que hubiera sido más atenuada, que un incremento progresivo que hubiera sido menos traumático. La opción adoptada a partir de 1987, y especialmente de 1988, ha sido la de esforzarnos por la mejora de la calidad de los servicios postales en nuestro país. A partir de que esa mejora fuera sensible a la sociedad y pudiera entender una readecuación de las tarifas, se podría hacer la modificación de tarifas.

No comparto, en absoluto, los planteamientos que se han hecho de que tenemos unos servicios postales que están lejos de ser europeos —no lo ha dicho el señor Santos, aunque estoy contestándole a él, sino el señor Camisón— porque las cifras cantan y precisamente ayer las hemos podido contrastar con nuestros colegas europeos. En este momento, a partir del plan de urgencia para el tratamiento de la correspondencia, que se estableció en septiembre de 1988, el objetivo era poner por encima del 80 por ciento de la correspondencia de primera categoría, es

decir, la carta o tarjeta postal, en manos de los destinatarios en dos fechas, 48 horas. A veces es menos porque se echa por la tarde la correspondencia, pero desde que se encomienda al correo, puedo decirles que la media global, desde septiembre de 1988 hasta el mes pasado, el 84 por ciento de la correspondencia de primera categoría entregada en dos fechas con controles de calidad realizados dos veces al mes, sólo hemos tenido puntas bajas en los meses de diciembre de 1988 y 1989; si bien en diciembre de 1988 estábamos en un 64 por ciento de correspondencia entregada en 48 horas. Ya saben ustedes que los meses de diciembre, coincidiendo las navidades con un incremento de la correspondencia publicitaria, son momentos punta para el correo y hay gran masificación de la entrega de correspondencia, pero en ese año estábamos en diez puntos por encima del año anterior, 1987. En 1989, en el mes de diciembre, la correspondencia entregada en dos fechas se ha acercado al 70 por ciento, poniéndonos en 15 ó 16 puntos por encima de las cotas de 1987. Espero que en 1990 sigamos incrementándolos para acercarnos a ese 80 por ciento de correspondencia entregada en dos fechas. El resto de los meses, incluidos los de diciembre que son puntas bajas, la media sale en torno al 84 por ciento de correspondencia entregada en dos fechas.

Eso ha supuesto que grandes clientes como bancos, compañías eléctricas, etcétera, han reconducido nuevamente su correspondencia a través del correo. Habían elegido, coincidiendo con los deterioros anteriores del servicio, sus propios servicios privados montados por ellos mismos o encomendados a otros servicios privados. Se puede decir que ha habido cuatro grandes usuarios de este tipo que en el último año y pico han vuelto a encomendar su correspondencia al correo. La gestión comercial de los servicios de correo está en tratos con la casi totalidad de estos grandes clientes, de manera que tenemos esperanzas de que vuelvan a la vista de la mejora de la calidad del servicio.

Una vez que se mejora sensiblemente la calidad del servicio y que está estabilizada por debajo del 84 por ciento de la media de la correspondencia, no vamos a bajar —quizá en algún mes como diciembre, de especial acumulación—, y teniendo un proyecto (que es el que ha elaborado la Dirección General de Correos y examinado en esa comisión mixta, de la que he informado a SS. SS. en la Comisión de Presupuestos el día 23 de marzo de este año, entre los tres Ministerios que han entendido en este plan de empresa), una vez que hay un proyecto, concreto de renovación y reforma del correo, repito, es cuando nos hemos planteado recomponer las tarifas y hacer un proyecto que no vaya a una subida de tarifas, sino que anualmente y de manera gradual se vaya haciendo el acercamiento de nuestras tarifas para llegar a los años 1995-96 con una equiparación completa de éstas a las de los restantes países comunitarios, o, al menos, a la media de estos países. También hay que decir entre paréntesis que es proyecto de la comisión, y se está debatiendo en torno al libro verde postal, la posibilidad de establecer unas tarifas únicas en el ámbito de la Comunidad Europea.

A partir de una mejora sustancial y sensible del servi-

cio de tener un proyecto concreto —algunas de cuyas realizaciones ya se están efectuando— de reforma y transformación del correo, es cuando nos hemos puesto manos a la obra a hacer un proyecto tarifario. Por darles una idea a SS. SS., hay comparaciones que son muy significativas. En este momento, la carta interurbana en España está a veinte pesetas y la urbana a ocho pesetas. La tarifa única en el territorio francés está, al cambio, en 44,5 pesetas. Significa que estamos por debajo de la mitad de la tarifa francesa en la interurbana y, en la urbana, donde no está monopolizado el servicio y no hay servicio reservado, estamos por debajo del veinte por ciento. Podemos comparar esto con otros países, algunos de los cuales nos proporcionan clientes, como en el caso de Italia, que vienen a echar masivamente la correspondencia de grandes usuarios del correo a nuestro país, concretamente a Cataluña. Les compensa traerlas en contenedores, en algunos casos, porque nuestras tarifas internacionales son más bajas que las tarifas interiores italianas. Son datos muy significativos. Algo parecido está ocurriendo en algunos casos fronterizos con Portugal, lo cual significa que estamos en el ámbito europeo. A nivel de servicio estamos prácticamente en la media europea. Los niveles de regularidad, con las normas de la Unión Postal Internacional, se calcula la entrega de correspondencia ordinaria en tres días. Estamos en un 97 por ciento, un punto por encima del índice de regularidad de los países del ámbito de la Comunidad Europea, lo cual rebate por sí mismo (y yo no voy a entrar en el tema) la afirmación de que nuestros servicios postales dejan mucho que desear respecto a los europeos.

Otro problema son las conexiones internacionales de las distintas administraciones postales europeas —ayer lo discutíamos en el Consejo de Ministros de Telecomunicaciones—, que no es un problema privativo de España, que tienen todos los países. Como les decía antes, existe el proyecto de recomponer estas actuaciones para establecer un marco adecuado de tratamiento de la correspondencia para que entre París-Madrid, Londres-París, París-Roma, Roma-Madrid, etcétera, la correspondencia venga a tardar lo mismo que en el territorio interno de cualquier país miembro.

Recaudación prevista para 1991. Teniendo en cuenta la subida de tarifas, que todavía no se ha efectuado (estamos al filo de que se efectúe), estamos en torno a un 26 por ciento de incremento global. Las pretensiones son (y espero que se cumplan en cuanto a lo que es la correspondencia ordinaria) que la carta interurbana pase de 20 a 25 pesetas —estaríamos todavía casi en 20 pesetas por debajo de la tarifa francesa—, y la carta urbana pase de ocho a 15 pesetas —y estaríamos en 30 pesetas por debajo de la tarifa francesa.

Si se produce este incremento (la modificación de tarifas debe hacerse, y así lo estima el Gobierno, de manera automática, anualmente, sin que tenga que suponer un trauma para la sociedad), esperamos que en el mes de junio o julio de 1991 se produzca otra modificación de las tarifas. A partir de ahí todos los años por esas mismas fechas se irán produciendo, hasta llegar a los años 1995-96 a una equiparación con las tarifas europeas. Con estas dos

subidas de tarifas, la recaudación prevista para 1991 está en torno a unos 157.000 millones de pesetas.

Hay un plan de empresa que establece unos costes de explotación, costes de capital, porque irán también inversiones, más gastos financieros por el endeudamiento que se ha de plantear. Su señoría habrá podido apreciar que en el artículo noventa y siete del proyecto de ley de Presupuestos se establece la capacidad de endeudamiento para el organismo autónomo comercial Correos y Telégrafos, que anualmente se fijará en la ley de Presupuestos, y está establecido que para 1991 haya una habilitación para que sea el Ministro de Economía y Hacienda —teniendo en cuenta que el organismo autónomo no podrá entrar en funcionamiento desde primeros de enero, sino cuando esté aprobado su Estatuto, según marca también este proyecto de ley—, quien, en su momento, fije el endeudamiento para 1991, teniendo en cuenta el período del ejercicio que quede por cubrir. Por tanto, están incluidos aquí también los costes financieros de ese endeudamiento; endeudamiento que, en el plan de empresas, terminará solventándose para el año 1997 ó 1998. Eso nos lleva a unos costes de explotación de 155.000 millones de pesetas, según el plan de empresas. Hay un inicial desequilibrio entre esas cifras y las consignadas en las cantidades del presupuesto de 1991 para Correos y Telégrafos, que está en 148.000 y pico millones de pesetas, como ustedes conocen por los datos de que disponen.

Hay que decir que el plan de empresa y las cifras a las que me estoy refiriendo se habían realizado antes del 2 de agosto de este año y, por tanto, no se había contemplado ninguno de los recortes lógicos que tendríamos que introducir en algunas de las partidas, dentro del plan de economía establecido por el Gobierno. En este sentido, quizá se puede explicar ese desfase entre los 148.000 a los 155.000 millones, y también decir que algunos de los aspectos más perentorios de esa diferencia podrían ser cubiertos —me refiero a temas de personal— mediante endeudamiento, aunque no será previsible porque, entre otras cosas, en el capítulo de personal los cálculos estaban hechos para los doce meses de 1991 y la operación del organismo autónomo no comenzará antes de junio de 1991, con lo cual se acorta a seis o siete meses el plan previsto. Con todo ello, creo que se enjuga perfectamente esa diferencia de los 148.000 millones consignados en los Presupuestos y los 155.000 previstos en el plan de empresa.

El traspaso de la Dirección General de Correos al organismo autónomo de carácter comercial Correos y Telégrafos se realizará haciendo un inventario de patrimonio, en el que ya estamos trabajando, y trasladándole el patrimonio —porque el artículo noventa y siete del proyecto también establece que el organismo autónomo tenga patrimonio propio— del que hoy hace uso la Dirección General de Correos y Telégrafos. Esto también está contemplado en el artículo noventa y siete del proyecto de ley. Esto puede potenciar algunas realizaciones de activo del patrimonio que hoy tiene adscrito la Dirección General de Correos, que podría ser susceptible de una mejor gestión patrimonial, que no se ha hecho por razones obvias de pertenecer al Patrimonio del Estado e incluso las dificul-

tades de tipo administrativo y burocrático que tienen muchas veces operaciones de este tipo, porque quizá se ha estado dando prioridad a la operativa del servicio. Pensamos que una vez que tengamos los inventarios, se puede establecer una valoración adecuada de los activos realizables del patrimonio, de modo que se puede evitar en buena medida el endeudamiento en algunos de sus aspectos.

Sobre la situación de los funcionarios de la Dirección General de Correos y Telégrafos, por la que se interesaba S. S., quiero decirle que prácticamente van a quedar en las condiciones actuales: van a seguir siendo funcionarios. Hubo debates y polémicas por la posibilidad de que fuera un ente público, una sociedad estatal o un organismo autónomo de carácter comercial. Creo que en la Comisión de Presupuestos del 23 de marzo hizo alusión a ello. En el caso de que hubiera sido sociedad estatal, existía la previsión de hacer lo que han hecho los franceses en su ley, que lo llaman monstruo jurídico, que los funcionarios continuaron siendo funcionarios prestando sus servicios en la sociedad estatal. No es el caso porque se hace organismo autónomo y las excepciones que se plantean en el organismo autónomo van más por el planteamiento de gestión, referido fundamentalmente a la Ley de Contratos del Estado, Ley de Patrimonio y capacidad de endeudamiento, etcétera, aunque también se prevén (me parece que en el apartado 6 del artículo noventa y siete del proyecto de ley) ciertas excepciones para adecuar las normas que rijan la gestión de personal de Correos a las características específicas del servicio que se presta; es decir, darle una mayor capacidad de gestión empresarial, incluyendo en ello la forma de acceso, las formas de provisión de puestos de trabajo y rompiendo rigideces que se establecen en el ámbito de la Ley 30 y de la Ley 23 como reforma de la Ley 30, que desde el punto de vista de la carrera administrativa me parecen coherentes. Pero dentro de una organización con una gestión empresarial, competitiva, etcétera, hay que buscar fórmulas más parecidas a lo que es una empresa en la promoción de personal, en la ocupación de los puestos de trabajo, etcétera. En ese sentido, se romperán los niveles, escalas, en el proyecto de ley se establece que, en todo caso, se tocarán estas estructuras para quitar corsés incluso a la hora de promocionar personal.

En este momento, tenemos personal muy bien preparado, pero que corresponde a cuerpos de base; auxiliares, ejecutivos, etcétera, que no pueden ocupar determinados niveles, que serían los que tiene los puestos de jefatura, precisamente por esa rigidez de la aplicación del Decreto «llamado rejilla», que desarrolla la Ley 30.

Se va a tratar de solventar esto y también se establece la posibilidad de ir a contratación en régimen laboral para determinados puestos directivos. Lógicamente, en Correos vamos a necesitar un empresario o alguien que conozca el funcionamiento de una empresa de transportes. Eso no se produce en el ámbito de la Administración estrictamente y, por tanto, será una «rara avis» el funcionario que tenga una experiencia de gestión de empresa de transportes. Puede que lo haya. Vamos a buscarlo y va-

mos a ver si quiere estar. Si no, habrá de recurrir al mercado porque hay que reconvertir por completo toda la logística de transportes dentro de la organización de Correos. Les podría dar un dato de referencia: sobran vehículos en Correos, están mal organizados, ancestralmente, y además están haciendo contrataciones a empresas privadas. Una moto en Correos hace una media diaria de entre 9 y 12 kilómetros, lo que es un planteamiento ruinoso y no se amortiza; un vehículo de cuatro ruedas, coche, furgoneta, etcétera, hace una media de 28 y 35 kilómetros al día, lo que tampoco se amortiza. Todo esto está dentro del plan de empresas para hacer una reconversión profunda porque tenemos que reorganizar una empresa completamente distinta, aunque con la misma gente. Eso tiene, por una parte, el atractivo de dar un badaje de experiencia importante, pero, por otra, la dificultad de reconvertir también mentalidades, usos y costumbres.

Necesitamos, por tanto, alguien que entienda de la gestión del transporte o alguien que entienda de lo que es la gestión financiera y económica de una empresa, puesto que vamos a ir a unas contabilidades de empresa y tenemos ir a unos endeudamientos que, previsiblemente, en un año pueden llegar a 20 ó 25.000 millones de pesetas. Por consiguiente, necesitamos un o quizás más de un ingeniero financiero, como se suele llamar ahora, y no es fácil de encontrarlo en la Administración, que no ha estado ni está para realizar esas gestiones.

En cuanto a la situación de los funcionarios de la Dirección General de Correos y Telégrafos, he de responder que seguirán siendo funcionarios. Tengo que decir que en Correos hay 10.000 contratados laborales fijos —44.000 son funcionarios, aproximadamente— y unos 12.000 eventuales de media anual, aunque oscila según los meses. El planteamiento que se hace es cubrir con contrato fijo aquellos puestos que son ocupados establemente aunque sea por trabajadores de plantilla, aquellos puestos que son necesarios de plantilla. Estos pueden estar en torno a 6.000 u 8.000. Puede haber unos 3.000 trabajadores eventuales, a los que se les buscaría también algún tipo de contrato en régimen de fijo-discontinuo, porque nos interesa no tener una rotación excesiva de gente que entra nueva a Correos, sino profesionalizar. Pensamos en todas aquellas personas que pueda contratarse para Navidades o para el mes de octubre, que también es un mes de trabajo fuerte, o incluso para cubrir turnos de vacaciones, etcétera, para echar mano de una plantilla estable de trabajadores fijos-discontinuos que están en el ámbito de la organización de Correos. Estos son nuestros esquemas.

También quiero decir que el planteamiento que hacemos, previsto en esta dotación presupuestaria, entre 1991 y 1992 es el de hacer una equiparación salarial para que aquellas personas que están desempeñando las mismas funciones cubren prácticamente lo mismo, sean funcionarios o no. Esperamos llevarlo a cabo entre 1991 y 1992, lo que supondrá que va a haber no menos de 18.000 puestos de trabajo —10.000 cubiertos fijos— que van a experimentar un incremento de un 20,4 por ciento, al margen de los incrementos rutinarios que anualmente se hagan para actualizar salarios.

También se va a efectuar un recorrido en el catálogo de puestos de trabajo de los de jefatura, que en sus distintos niveles son de 6.000 personas. Para llevar a cabo esa incentivación necesaria en este momento hay personas en Correos que en este momento tienen 20 ó 30 personas a su cargo y quizá ganan sólo mil pesetas más al mes que los que tienen a su cargo, con lo cual no parece que esa jefatura esté muy incentivada. Probablemente, se podrá hacer esto en 1991. Estas 6.000 personas van a estar sometidas a incrementos entre el 12 y el 18 por ciento. Vamos a hacer una reconversión, que en este caso es al alza desde el punto de vista de lo que son las expectativas del personal, pero también vamos a incrementar los niveles de productividad que en Correos están realmente bajos. Hay áreas de Correos, de las que podríamos hablar, que son centros masivos, como el centro de clasificación postal de Chamartín cuya productividad real, cuyos rendimientos no están por encima del 40 ó 45 por ciento, de lo que tendría que ser un rendimiento normal, según los estudios de que disponemos. Todo esto se va a reconvertir —esperamos que los sindicatos tengan la comprensión y la flexibilidad suficientes para aceptar estos planteamientos con las contrapartidas que he mencionado anteriormente de los salarios— y se va a estudiar la posibilidad de que se redistribuyan para dar más servicios; siendo, por tanto, una redistribución tanto territorial como temporal.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya resumiendo su intervención, señor Director General, y más aún la respuesta al Diputado ausente.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES**: Desde luego.

Con esto contesto a lo que el señor Santos planteaba de apertura de ventanillas, etcétera, porque esa recomposición de adscripción de puestos de trabajo se realizará desde el punto de vista temporal, es decir, habrá servicios que habrá que prestar por la tarde; otros, en sábados y domingos, y abarcará todo lo que es la modernización del correo.

Siento que en el ámbito de una discusión presupuestaria no se pueda entrar en este tema, pero estamos a disposición de SS. SS. para que en esta Comisión podemos abordarlo en cualquier momento.

El señor **PRESIDENTE**: Hay iniciativas pendientes de tramitación para dar toda esa información en el seno de la Comisión.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES**: Respecto a los planteamientos que hacía el señor Camisón, he de decir que hay una serie de dotaciones para instalación de sistemas de telecomunicación, transmisión y conmutación. Esto responde básicamente a la modernización de la red oficial de comunicaciones. Como saben SS. SS., tiene más de cien años de existencia. Se creo en 1884, y da servicio oficial de comunicaciones a todos los ámbitos, fundamentalmente de los primeros esca-

lones de la Administración del Estado, como los Cortes, y a órganos institucionales.

Existe un proyecto, el llamado RICO (creación de una red integrada de comunicaciones oficiales), que conlleva la modernización de esta red que se está digitalizando, tanto en sus sistemas de transmisión como de conmutación. Se están realizando instalaciones importantes de algunas centrales. Hay dos proyectos relevantes, como es el establecimiento de una red de datos con el Protocolo X-25, establecido por la OIT, cuyo concurso público que se hizo meses atrás estamos a punto de resolver; y otro proyecto complementario a esta red de datos se utilizará para dar servicio al correo y a la Caja Postal, por todas las necesidades del tratamiento de certificados, de giros, servicios financieros de Caja Postal y de seguimiento de la seguridad interna de la correspondencia, especialmente de la certificada; y tiene una capacidad excedentaria para dar datos al resto de la Administración, aunque no a toda, pero suficiente para comenzar. En este sentido, se está hablando también con Telefónica porque no se trata de producir un grave perjuicio al operador de la telefonía pública. Probablemente, se busquen fórmulas mixtas de colaboración entre Telefónica y Correos —ya se está en conversaciones para ello— para que esta explotación de los datos en el resto de la Administración se haga de manera conjunta.

Asimismo, está la instalación del correo electrónico. Esperamos que para enero o febrero podremos adjudicar también otro concurso, que se estableció para que el correo pueda modernizarse en sus servicios de telecomunicación, recomponiendo las competencias que tiene y que debe prestar. Al lado de esto, se halla la red télex, que es exclusiva de Correos y que en el planteamiento comunitario va a seguir siendo un servicio reservado, en exclusiva, y que hay que modernizar.

Se están realizando inversiones. No sabría comparar ahora por qué en Aragón, en 1990 (no en 1991, como decía el señor Camisón), se gastaron 137 millones y en Extremadura 26. Pienso que en Extremadura es la segunda anualidad de 1990 de la central Telex, que me parece que está en Cáceres. Probablemente, si comparamos la cifra de 1989, se encuentre Extremadura por encima de Aragón.

Se ha hecho referencia al Plan de Seguridad, al que se destinan 7.300 millones de pesetas. Evidentemente, se está haciendo una inversión de mil millones para 1990, y hay consignados en los presupuestos unos mil millones de pesetas más, y 850 que están en el Plan de inversiones, que está previsto hacerlo con cargo al endeudamiento que mencionaba antes y a que se refiere el artículo noventa y siete del proyecto.

Hay una presunción por parte del señor Camisón cuando dice que se ha comprado al Estado de Israel. No se ha comprado nada. Había ofertas de algunas empresas israelitas que tenían unos productos, pero este tema todavía no se ha resuelto. Me preguntaba cuál era el criterio con el que se había hecho la compra. Como no se ha realizado, no puedo explicarle cuál es el criterio.

Preguntaba sobre el Programa STAR. En el Presupues-

to de 1990, con nueve mil y pico millones de pesetas no ha sobrado dinero. Antes al contrario, como es un crédito ampliable, se ha pedido una ampliación de dos mil y pico millones de pesetas, que esperamos que resuelva y se pueda liquidar para antes de finalizar el primer trimestre del año próximo. Para 1991, hay consignadas 10.000 millones de pesetas. Es crédito ampliable y esperamos que se pueda ampliar porque, aunque 1991, sea el último año del programa STAR se puede prorrogar más y se puede incluir —financiado también por la Comunidad Económica Europea— en lo que se ejecute y se pague antes de finalizar el primer trimestre de 1992.

Hay que decir que con lo que se consigna este año llegamos a la mitad de lo previsto en el presupuesto del Programa STAR, y que Telefónica, este año, va a poner más dinero para compensar lo que no se consigna presupuestariamente, aunque —insisto— es un crédito ampliable. Si bien la Dirección General de Telecomunicaciones estimula en los distintos ámbitos territoriales, se está actuando a demanda de las instituciones, muy especialmente de cámaras de comercio, agricultores, etcétera, que son las que presentan los proyectos. Esto no se puede gastar de manera oficial, hay que hacerlo en conexión con alguna institución u organización privada. Por tanto, contestando a la pregunta del señor Camisón, tengo que decir que yo espero que no va a sobrar.

En cuanto al lujo asiático, yo puedo invitar a SS. SS. a que vengan a visitarlo. Cuando se tiene un patrimonio cultural y artístico, como es el Palacio de Comunicaciones, que, si bien es del año 1919, corresponda a un modernismo entre madrileño y gallego, porque el arquitecto Palacios era gallego —hay algunos edificios realmente representativos de este arquitecto y de este estilo, pero el más destacable es el Palacio de Comunicaciones—, hay una responsabilidad histórica. Este edificio estaba muy deteriorado y se ha hecho alguna obra de adaptación. Mi despacho sigue prácticamente como estaba —quédense SS. SS. tranquilos—, no se ha hecho una gran reforma, no me he llevado ningún harén asiático al despacho. Se ha adecentado un salón de actos, que no se podía utilizar a partir del mes de mayo porque tiene una claraboya por la que entraba un sol implacable, y se ha instalado aire acondicionado. Se ha tratado de restituir el Palacio a lo que eran los proyectos iniciales, a como estaba en su momento, que también es responsabilidad de tipo artístico-histórico.

Se ha hablado de 124 millones de pesetas para reformar toda una planta, a la que se va a traer a la Dirección General de Telecomunicaciones, más algunas obras complementarias previas que no exceden de este presupuesto. Había un presupuesto de casi 500 millones de pesetas para reconvertir la antigua Escuela de Telecomunicaciones, en la calle Conde Peñalver (que ahora es Escuela Oficial de Comunicaciones, donde estudian muchos funcionarios de Correos, hay una sección de la UNED y, además, se hace reciclaje de personal), en la Dirección General de Telecomunicaciones. Consideramos que era preferible hacer esa inversión —incluso es menor en el propio Palacio, de manera que, con esa inversión, ubicáramos a

la Dirección General de Telecomunicaciones en el Palacio y recomponíamos también, en esa responsabilidad histórica, cultural y artística, los palacios.

Sé que algún medio de comunicación —afortunadamente no seguido por ningún otro— ha hecho unas manifestaciones bastante panfletarias, y quizá no tan sensacionalistas como pedía porque no ha sido seguido por nadie, y ha hablado de esos lujos asiáticos, etcétera. Yo invito a SS. SS. a que vengan a sufrir conmigo un rato lo que hemos hecho, que creo que es digno. Es un edificio representativo, donde recibimos personalidades extranjeras, se celebran convenciones y reuniones del ámbito comunitario, etcétera, y hay que tenerlo en unas condiciones, lógicamente, adecuadas; pero no hay dispendio ni lujo asiático. Lo pueden comprobar sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: En vista de las manifestaciones del Secretario General, algunos Diputados perdemos una parte del interés en visitar las instalaciones, ya que no hay lujo asiático. Si hubiera lujo asiático tendríamos más interés en visitarlo; sobre todo lo del harén. **(Risas.)**

En cualquier caso, le ruego que vaya terminando, porque estamos fuera de tiempo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES**: Termino en seguida, señor Presidente.

Las cifras que ha citado el señor Camisón se comparan con otras que él ha manejado. Evidentemente, tenemos un déficit de infraestructuras en el acondicionamiento de las oficinas de Correos, que ciframos en 46.000 millones de pesetas. Señorías, si gastarse 400 ó 300 millones de pesetas en acondicionar el Palacio de Comunicaciones (para ser utilizado, no para montar en él ninguna feria) resta mucho de los 46.000 millones de pesetas que se necesitan para acondicionar todas las oficinas de correos existentes en este momento, la comparación me parece muy desmedida.

El señor Camisón ha hecho alusión también a 7.600 millones de pesetas destinados a reforma de edificios. Con esos 7.600 millones de pesetas no estamos reformando el Palacio de Comunicaciones —si no, él hubiera sacado a relucir esa cantidad al hablar del lujo asiático—, sino que los estamos empleando, precisamente, en acondicionar esas oficinas en las que es cierto que el verano pasado también ha habido su pequeño punto de presión, que considero inteligible y legítima por parte de las centrales sindicales, dada la situación en que se encuentran los locales de correos. Compáren ustedes 124 millones —cito las cifras que manejaba el señor Camisón— con los 7.600 millones, cantidad que también citaba el señor Camisón.

En el presupuesto de Correos de este año hay un incremento de 2.000 millones de pesetas, y en el de la Secretaría General de Comunicaciones también hay un incremento de 4.000 millones de pesetas, sobre estos 7.600 millones, para hacer frente, este año, a ese acondicionamiento de locales, etcétera. Esa cantidad de 46.000 millones de pesetas, para el plan de empresa de Correos no figura en este presupuesto aunque sí está recogida en el plan de actuación e inversiones de la Dirección General de

Correos. Correos se plantea realizar este plan de empresa entre 1991 y 1993. Las inversiones que Correos tendrá que hacer para 1991 —por eso se habla en el plan de empresa del endeudamiento y de los costes financieros, van a ser del orden de 37.000 millones de pesetas, de los cuales tendrían que llegar a ser entre 16.000 y 20.000 millones de pesetas de endeudamiento puro. No me parece que haya que insistir mucho en esto.

A mí me ha dejado completamente alucinado —y no he bebido ni café esta mañana; se lo garantizo a SS. SS.— la referencia —en el concepto 223, transportes— a cuánto dinero se va a gastar en viajes de los responsables de Correos en helicópteros. Me ha dejado completamente alucinado, y siento que el señor Camisón haya tenido que ausentarse. A lo mejor es que también se ha alucinado con esto y se ha ido, por no tener que explicarme lo del helicóptero. Pero me siento completamente alucinado porque ningún responsable de Correos ha hecho un solo viaje en helicóptero, al menos en el tiempo que yo llevo al frente de la Secretaría General de Comunicaciones, que son dos años y un mes y medio, que yo sepa; y si alguno ha viajado en helicóptero, habrá sido por su cuenta y riesgo. Probablemente (al señor Camisón le fallan los planos y las memorias) se esté refiriendo a un asunto que, por sangrante, no debería sacarlo a relucir él, ni yo. Pero ya que él se ha referido a ello esta mañana —ya lo hizo en su momento y, además, salió en la prensa extremeña, con unos planteamientos muy duros—, voy a hablar yo también.

En la Semana Santa de 1988, yo llegué una noche a mi pueblo —que está al norte del pueblo del señor Camisón, pero en la misma tierra, en Cáceres—, a pasar tres días de vacaciones, legítimamente ganados, y esa madrugada me comunican, a través de la Guardia Civil —yo no tenía teléfono en ese momento en la casa—, que ha muerto, en un accidente de tráfico, trágico y dramático como son todos, pero éste especialmente por ser un niño de dieciséis años, el hijo de Rafael Vera, Secretario de Estado para la Seguridad y amigo mío. Lógicamente, se me envía un helicóptero de la Dirección General de Tráfico, para poder llegar —creo que es un acto de solidaridad humano y, además, institucional— al sepelio del hijo de Rafael Vera. Siento que no esté el señor Camisón; pero, si se refiere a eso, como ya lo hizo en su momento, tengo que decir que me parece absolutamente reproable que alguien hurgue en heridas de este tipo e intente decir que estamos gastándonos en helicópteros dinero consignado en los Presupuestos Generales del Estado. Siento que no esté presente el señor Camisón para que escuche mis palabras, pero me parece radicalmente reproable que se estén utilizando situaciones trágicas de estas características para hacer demagogia falsa y barata. Perdón, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Le rogaría que no entrara S. S. demasiado en debate con el señor Camisón, que está ausente.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES**: No entro en debate con el señor Camisón, pero es que esto es lacerante y tenía que decirlo. Yo compren-

do que, a lo mejor, no son los usos de esta Cámara, pero a mí el cuerpo político (que lo tengo desde hace muchos años), me pedía decir esto con toda claridad.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya lo más rápidamente posible.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES**: Concluyo con tres cosas. En cuanto al aumento de precios de Correos, hemos estado refiriéndonos a él respondiendo al señor Santos. Creo que está ampliamente contestado el planteamiento que podía hacer el señor Camisón también.

¿Es mejor el organismo autónomo de carácter comercial que el ente público? Parece que se nos acusaba, como si nosotros —digo nosotros no como un plural mayestático, sino en representación del Gobierno, que es el que adopta la decisión y propone a las Cortes Generales— hubiéramos sido los responsables. No, se ha estado valorando, evidentemente, y había dos opciones: una ente público o sociedad estatal y, otra, organismo autónomo de carácter comercial. La prudencia, por ser un organismo donde hay 44.000 funcionarios, ha aconsejado una vía, la más atemperada, que es la de organismo autónomo de carácter comercial, para evitar generar dramatismos que hemos de comprender también en un colectivo tan fuerte, y que esos dramatismos impidan precisamente el objetivo fundamental, que es reestructurar Correos para dar un servicio y una gestión empresarial. En este sentido, se ha optado por el organismo autónomo de carácter comercial, con las excepciones —lo acerca a lo que se pretendía con el ente público— que S. S. ven en el proyecto de ley.

Respecto al tema banco de negocios —el que estaba interesado era el señor Camisón y se ha ido—, no afecta a los planteamientos presupuestarios y no es tampoco exactamente como lo resumía el señor Camisón, pero creo que no compensa extenderme en esta materia.

En cuanto al tema Programa STAR, preguntaba el señor Camisón cuál es la partida específica para SAT. SAT significa Servicios Avanzados de Telecomunicaciones, que son precisamente el objetivo del programa STAR, es decir, establecer en territorios menos desarrollados (en el caso de España solamente quedan exceptuados Madrid y Barcelona) servicios avanzados de telecomunicación puestos al servicio de la industria, del comercio etcétera, por lo que en ese contexto todo es SAT.

El tema del proyecto de ley de televisión que regule las cuestiones de la televisión privada, la televisión local, etcétera, no ha lugar, porque no es presupuestario.

El proyecto LACE sigue siendo muy querido para nosotros, y por razones de dotación presupuestaria este año no se ha podido sacar el concurso. Esperamos que se pueda realizar en los próximos meses, porque va a permitirnos (como informaba en algún otro momento a SS. SS.) poner la totalidad de la correspondencia en 24 horas en una fecha entre el depositario y el destinatario, salvo algunas excepciones territoriales, caso de algunas islas en Canarias tal vez, que por razones de comunicación, y en este caso de transportes por ser islas, no podrán tenerlo,

pero se explicará claramente a los usuarios del correo para que sepan que a tal sitio no llega en 24 horas, sino en 48 o en las que sean.

Lo que sí me ha sorprendido ha sido que se ha citado a una empresa privada y se presupone que vamos a conceder a esa empresa los aviones del LACE. No tenemos idea de qué empresa va a ganar el concurso. Por otra parte, me pregunta la composición de los órganos de dirección y del consejo de administración de esa empresa. Es que no conozco a la empresa a la que se refiere, ni de vista, por tanto no puedo contestar.

Lo que sí les garantizo es que estos temas se hacen por concurso y que, aunque estén exceptuados en Correos —y digo estén porque yo me voy a quedar en otro ámbito— de determinadas premisas de la Ley de Contratos del Estado, sin embargo, lo que sí aparece en el artículo noventa y siete del proyecto es que se seguirán los usos de publicidad, igualdad, etcétera, de manera que seguiremos en ese contexto. Por tanto, prejuzgar que se le va a dar a una empresa me parece ofensivo. Como aquí no sólo van implicados responsables políticos (por la afirmación que ha hecho, que seríamos el Director General de Correos y yo), sino funcionarios, debo salir en defensa del honor de los funcionarios diciendo que en los usos de Correos no está prejuzgar a quién se va a adjudicar un concurso antes de haberlo sacado. Es ofensivo para los funcionarios de Correos plantear las cosas de esa manera.

Con esto, señor Presidente, en principio no tengo más que decir.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna repregunta? (**Pausa.**) Por favor, que sea brevísima. Tengo que interrumpir la sesión y quisiera hacerlo después de que terminara esta comparecencia.

Tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Simplemente quiero hacer una precisión. Me pareció entender que el señor Secretario General había interpretado que yo había calificado a Correos. Yo no he hecho ninguna calificación de Correos ni lo he comparado, en ningún momento, con los países europeos. Lo que sí he comparado ha sido la cuestión de las tarifas, que eso sí es necesario actualizarlo.

Si en el mes de marzo de este año estaban avanzadas las discusiones sobre el ente que iba a sustituir a Correos pero no llegó a tiempo para incluirlo en los presupuestos de 1990, lo que es indudable es que, a partir de esa fecha, hubo tiempo para hacer la ley y en esto momentos podría estar incluso aprobada.

Finalmente, no me ha contestado qué nuevas medidas de seguridad se van a adoptar para evitar la posibilidad de que surja ningún hecho luctuoso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario General, dé las respuestas telegráficamente.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES**: Contesté ya, porque estábamos en el tema de Correos, a la alusión que había hecho —y me parece que

hice referencia a ello; si no lo hice, pido disculpas— el señor Camisón, no el señor Santos, respecto a que debaja mucho que desear si nos comparáramos con los niveles europeos, lo expliqué entonces y no voy a repetir la intervención. Si no he expresado bien el tema, pido disculpas al señor Santos, porque estaba en mi ánimo no incluirle en ese planteamiento.

¿Hubo tiempo para la ley? Prácticamente no, porque en el mes de marzo se estaba discutiendo en esta Comisión. De memoria, podría decirle que la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos tuvo un segundo tratamiento de los materiales que la Comisión Mixta había aportado en el mes de junio, que no fue completo. Ha habido trabajos durante el verano, y prácticamente ha sido durante el mes de septiembre cuando la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en dos ocasiones, se pronunció, con posterior pronunciamiento del Gobierno. En ese momento se incluyó en la Ley de Presupuestos.

Respecto a nuevas medidas de seguridad. Se está cumpliendo con el sigilo correspondiente, el Plan de seguridad integral que conllevaba una inversión inicial de más de 3.600 millones de pesetas y se incrementaba hasta 7.000 y pico en los años siguientes; se está cumpliendo con la compra de determinados aparatos detectores en los puntos más estratégicos y neurálgicos. Ya se habló en aquella ocasión de que es imposible blindar el Correo. Ni siquiera los que expresamente están dedicados a temas de seguridad pueden estar perfectamente blindados. Sus señorías lo conocen bien y yo, por mis tareas anteriores, también. Se está haciendo, lo que no podemos tampoco es dar mucho detalle de dónde se están ubicando los «scanner», los comprobadores, los olfateadores, etcétera, porque hay distintos tipos de aparatos que se están utilizando. Además, se está cambiando su ubicación para burlar cualquier rutina que nos pudiera llevar a que nos tomen el número. Es por eso quizá por lo que no he sido más explícito contestando a la pregunta de S. S. y comprenderá que no pueda serlo más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Luis Martín Palacín, por la información que nos ha suministrado.

Queda una comparecencia. Yo voy a suspender la sesión. Dentro de diez minutos la reanudaremos con la comparecencia que queda. (Pausa.)

**Se reanuda la sesión.**

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Número de expediente 212/000474) Y DEL CDS (Número de expediente 212/000636)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con la comparecencia del Director General de Aeropuertos Nacionales, don Juan Rosas Díaz. Esta comparecencia ha sido solicitada por los Grupos Mixto y del CDS.

Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Agradezco la presencia aquí de don Juan Rosas, Director General de Aeropuertos Nacionales y también las de los restantes compañeros de esta Comisión que estén «vivos» porque creo que las materias son suficientemente importantes como para generar preocupación.

Señor Director General mi primera pregunta es con relación al Programa 515-A: infraestructura de aeropuertos. Supongo que usted es responsable de este programa. No sé si escuchó mi anterior intervención con el Subsecretario del Departamento hablando de temas de aviación civil.

En la memoria que se nos ha presentado por el Gobierno, se da prioridad de los proyectos y se dice que hay tres prioridades: Primero, proyectos que afectan a la seguridad del tráfico aéreo; segundo, proyectos que afectan a la operatividad de los aeropuertos y, tercero, proyecto cuyo fin es satisfacer las necesidades de los servicios técnicos y de gestión debido al incremento previsto del tráfico de aeronaves, pasajeros y mercancías.

Como representante de las Agrupaciones Independientes de Canarias, en esta prioridad de proyectos, al haber conocido por la prensa que Iberia ha anunciado la reanudación, después de muchos años, de vuelos entre el aeropuerto de Tenerife-norte, Los Rodeos, y península, Madrid, fundamentalmente —supongo—, pregunto si está previsto en estas inversiones adecuarlo a lo que es la programación de Iberia que se dice que va a empezar a funcionar a finales de este mes.

Con relación, señor Director General, al concepto global presupuestario de su Dirección General me voy a ir al Programa 515-C. En dicho programa, señor Director General, que se refiere a explotación de aeropuertos, en la descripción y fines se dan, dos objetivos fundamentales: la vertiente técnica, que para mí indicaría un presupuesto de gastos, y la vertiente económico-financiera que yo entendería que estaríamos hablando entonces de su presupuesto de ingresos.

Pues bien, según la Memoria que aquí se nos presenta, cuando se habla de la vertiente económico-financiera hay una cosa que me llama la atención presupuestariamente y quisiera que usted me aclarara, señor Director General. Se dice en su primer párrafo que los recursos económicos en el presente ejercicio, superan ampliamente el volumen de gastos y que proceden principalmente de... Me quiero fijar, primero, en este juicio de valor. Se dice que frente a los gastos originados por la vertiente técnica y sobre este volumen de gastos quisiera saber en pesetas, o en millones de pesetas en cuanto supera al volumen de gastos al de ingresos, dado que aquí se dice que supera ampliamente el volumen de gastos. Esto quiere decir, con esta primera lectura, que hay un superávit y quisiera saber al menos en cuanto se traduce esa figura de superávit.

No le quiero hacer, señor Director General, una pregunta capciosa, porque al repasar las cifras que se traen en los dos presupuestos, el de explotación de aeropuertos, 515-C y 515-A, de infraestructura de aeropuertos, en el de-

talle de los presupuestos el programa de infraestructuras, 515-A está cifrado, en términos totales de los distintos capítulos, en 21.491 millones de pesetas y el presupuesto total de gastos de explotación de aeropuertos, Programa 515-C, está cifrado en total en todos los capítulos, desde el 1 hasta el 8, en 28.725 millones de pesetas. Si yo sumo el Programa 515-C con el 515-A obtengo un resultante de 50.000 millones de pesetas en números redondos. En una Memoria que se nos ha facilitado también por el Ministerio de Economía y Hacienda, en el libro de tapas rojas, se dice que los indicadores para obtener la cantidad de ingresos totales facturados en 1981 se cifra en 51.710 millones de pesetas. Si yo saco la diferencia sumando los Programas 515-C y 515-A y se lo retraigo a los 51.000 millones de ingresos, me puedo encontrar con un superávit de 1.494 millones de pesetas, pero si no empleo el Programa 515-A tendríamos un superávit de 22.000 millones de pesetas, cosa que me parece excesiva y escandalosa porque estamos hablando de un servicio público, no de un banco privado y si de la banca privada se tratase me parecería un amplio resultado de la cuenta de explotación. Esta era la cuestión que quisiera que el señor Director General me aclarase en su intervención.

Continúo rápidamente, dado lo avanzado de la hora, con el Programa 515-C de explotación de aeropuertos. Se dice que estos recursos económicos van a ser aportados por tres subconceptos: las tasas aeroportuarias, etcétera, los ingresos patrimoniales y los ingresos provenientes de la explotación de la red de ayudas de la navegación. Como yo tengo que leer al mismo tiempo, señor Director General, el artículo ochenta y dos de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, del ejercicio de 1990, ya aprobado por la Cámara, relativo a aeropuertos españoles y navegación aérea como organismo autónomo, y el punto 2, letra f), dice que se le encomiendan las funciones de desarrollo de los servicios de orden y seguridad en los aeropuertos y centros de control. Dado que esto figura en la plantilla de actividades, cuando estamos hablando de desarrollo de los servicios de orden y seguridad en los aeropuertos y centros de control —en el nuevo organismo que se vaya a crear— y dado que usted presupuesta en actividades en el apartado b), garantía del control de los recintos aeroportuarios en orden a la detección y confirmación de posibles intrusiones —insisto en que estamos hablando de los controles de seguridad policial que ejerce la Guardia Civil— quisiera saber si la Guardia Civil va a ser sustituida por el personal propio del nuevo organismo autónomo, cosa que me parecería lógica y consecuencia porque en Europa no se ve gendarmería o un cuerpo armado similar a la Guardia Civil en los actos magnéticos de control, está en el aeropuerto, pero hay un personal de la propia administración del aeropuerto que realiza estos controles rutinarios al equipaje de mano de los viajeros y a los propios viajeros.

En cuanto a otros ingresos patrimoniales, señor Director General, yo quisiera saber, conforme a lo que nos informó en la primera comparecencia de esta mañana el señor Subsecretario del departamento, cómo se va a nutrir ese nuevo organismo autónomo, puesto que anunció que

para el último trimestre saldría el decreto aprobando el reglamento y me llama la atención que se detallan esos ingresos patrimoniales, alquileres de locales y terrenos, utilización de pasarelas telescópicas, los conocidos «finger», cánones de utilización comercial de locales, tiendas, estancos, etcétera. Se habla de concesiones de prestación de determinados servicios, tanto aeronaves como pasajeros, el famoso «handling», señor Director General y yo quiero hacer aquí algunas puntualizaciones generales. Encontrará usted mi apoyo por la racionalización de este tema en el sentido de que sea el nuevo organismo autónomo o su dirección general la que haga la prestación de «handling». Conozco la batalla siempre con Iberia y alguna que otra compañía, porque aquí se está hablando de ingreso patrimonial, pero no es la prestación de «handling» por parte de la Dirección de Aeropuertos Nacionales, sino la concesión de prestación. ¿No cabe, señor Director General, que usted pueda tener más saneado su ingreso y mayor racionalidad en los presupuestos y en el funcionamiento en la prestación de «handling» que en la concesión de prestaciones? Si ustedes quieren mantener la concesión de prestaciones para estos ingresos patrimoniales, sería bueno ampliarla y empezar a cumplir directrices y directivas de la Comunidad Económica Europea para que otras compañías puedan realizar también su propio «handling» y que la compañía que opera en aeropuertos españoles no tenga que irse a la ventanilla de Iberia para que sea ésta quien le presta el «handling». Cuando interpelamos al Presidente de Iberia y le pedimos su cuenta de explotación vimos lo sustanciosos que son para la cuenta de explotación de Iberia los ingresos que obtiene por el «handling» aeroportuario, tanto el que se presta a ella a sí misma como el que está prestando a una serie de compañías extranjeras de navegación aérea para esta cuestión.

Con respecto a otras actividades —y termino ya, señor Presidente—, se habla de adaptar las infraestructuras aeroportuarias a esta nueva etapa originada por nuestra pertenencia a la Comunidad Económica Europea. ¿Tienen ustedes previsto, señor Director General que en esa adscripción a la Comunidad Económica Europea se hagan cumplir las directivas de la Comunidad en lo que señala la liberalización de establecimientos de líneas regulares para las empresas «charter» españolas? No me refiero a las extranjeras, sino las españolas que no acaban de obtener que la autoridad aeronáutica española —no lo estoy pasando cierta responsabilidad, aunque puede aparecer mezclada en los organismos autónomos— aplique la directiva comunitaria y puedan operar las compañías «charter» españolas en la captación de viajeros y en la utilización de los aeropuertos.

Termino con dos cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, le ruego que vaya terminando y se ajuste al tema presupuestario.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, lamento estar hablando de un organismo por el que sola-

mente pasamos una serie de millones de ciudadanos de españoles al cabo del año, con la importancia que tiene.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el señor Director General va a tener que comparecer en esta Comisión en fechas breves en un trámite ordinario.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Director General, me gustaría que me aclarara la situación de plantillas del organismo autónomo Aeropuertos nacionales que viene en la página 196 de este libro de tapas rojas, ya que no me indica —puesto que tienen un presupuesto de ejecución para 1990 y 1991— si en esta planificación de plantillas se está fijando sólo lo que tienen ustedes actualmente —me refiero a octubre de 1990— o al organismo autónomo Aeropuertos nacionales pues según nos dijo el señor Subsecretario puede empezar a funcionar el nuevo organismo autónomo Aeropuertos nacionales y navegación aérea en enero de 1991, que es para cuando estamos aprobando este presupuesto. Está contemplada esa planificación de plantillas, ¿sí o no? y en qué condiciones, dado que, como señala el artículo ochenta y dos, cuatro de la Ley de Presupuestos del año pasado, unos funcionarios van a estar como personal laboral y otros como funcionarios destinados al organismo autónomo Aeropuertos nacionales. Lo único que yo entiendo es que se les deja optar, durante un plazo que reglamentariamente se determine, para ingresar en las plantillas del nuevo organismo, lo cual quiere decir que el que no quiera ingresar tendrá que irse a otro Ministerio a prestar sus servicios, si es que los quiere prestar. Puede ser que un director de aeropuerto sea polivalente por su carrera o su ejercicio profesional en el Ministerio de Obras Públicas o en el Ministerio de Asuntos Exteriores, pero lo que yo no sé es cómo puede prestar servicio en otro ministerio un controlador aéreo o un oficial de aeropuertos. Es una especialidad tan marcada que lo veo difícil, aunque tenga un reflejo presupuestario. Trataremos este tema en otro momento.

Finalmente, en cuanto a la cifra que yo estaba manejando al principio, 51.710 millones de pesetas de ingresos presupuestarios para el organismo autónomo en 1991, se entiende en la concepción presupuestaria actual y no en los otros ingresos que pueden dar origen en el año 1991 con la entrada en vigor del nuevo organismo autónomo.

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

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Director General por su presencia entre nosotros a estas altas horas de la mañana. Intentaré ser lo más breve posible.

Aparte de asumir varias de las cuestiones planteadas por el Diputado también canario señor Mardones, quería plantearle las siguientes cuestiones. Mi Grupo Parlamentario y este Diputado desearían saber en qué situación se encuentran las grandes actuaciones en los aeropuertos de Barcelona, Málaga y Sevilla; qué consignaciones existen para nuevas inversiones en 1991 y en qué situación se encuentra lo ejecutado sobre las previsiones contenidas en los Presupuestos de 1990.

Relacionado también con ello desearía saber qué aeropuertos pueden ser susceptibles de influencia precisamente por la celebración de los dos magnos acontecimientos del año 1992, tanto la Olimpiada como la Expo.

Asimismo, querríamos saber cuál ha sido el crecimiento de la inversión en infraestructura aeroportuaria y cuál la dotación de medios técnicos y mejora de las actualmente existentes. También nos preocupa —porque a veces lo hemos sufrido en propia carne— el problema que al parecer existe sobre la necesidad de un doble radar de aproximación en Paracuellos, para el aeropuerto de Barajas.

Respecto a los aeropuertos canarios, quisiéramos saber cuál es el plan de inversiones tanto para el año 1991 como para los venideros, así como la situación en que se encuentra la construcción del futuro aeropuerto de La Gomera.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Director General de Aeropuertos Nacionales tiene la palabra para responder a las cuestiones que se han planteado.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES** (Rosas Díaz): Desearía ser escueto e ir al grano, al contestar a las preguntas formuladas por el Diputado señor Mardones.

Sobre el tema Tenerife-Norte, le puedo decir que yo soy uno de los primeros que ha abogado porque se realice el vuelo Tenerife-Norte la península, concretamente, Madrid, y que he sido también de los que he estado sobre el tema de que en el aeropuerto Tenerife-Norte se hayan hecho inversiones, como ha sido recrecido de pista, balizamiento, ILS, eje de pista. Verá que en los presupuestos también existe una central de un edificio para servicio de extinción de incendios y le puedo decir que lo último que he tratado con el Director del Aeropuerto ha sido la ampliación del parking, que vamos a solucionar (usted no lo ha dicho, pero yo le digo que está mal), lo vamos a arreglar; en este momento se está tramitando este proyecto, y, después, un tema que en este momento no le puedo contestar, pero que sí está sobre la mesa, que es la reforma del terminal. Le podría decir, en líneas generales, en qué consiste, pero ni está presupuestado siquiera porque no se ha delimitado cuál es la forma de abarcar este problema. Ahora bien, sí somos conscientes de que hay que hacerlo. Queda contestada esta pregunta.

Después, se ha referido al volumen de gastos y al superávit. Al contestar este tema, creo que se pueden dar por contestadas el resto de las preguntas. Lo que le puede decir es que este organismo autónomo ha dado superávit todos los años. Lo que nosotros ingresamos al Tesoro de Hacienda, después de nuestros ingresos y gastos, va a ser del orden de los 40.000 millones de pesetas, en el año 1990. El superávit que tenemos en el año 1991 es del orden de 27.500 millones de pesetas. La cifra a la que se ha referido de 50.000 millones de pesetas, efectivamente, es la suma de los 21.491 de infraestructuras y de los 28.725 de este capítulo. Si a esta cifra, además, le suma las 27.500 millones que hemos de ingresar nosotros al Tesoro, ten-

dremos la cifra que figura ahí —no sé en qué página—, que es la de 77.716 millones que tienen los presupuestos del Estado. Pero si pensamos de dónde vamos a sacar este dinero, resulta que tenemos una aplicación de fondo de las reservas nuestras de 20.371 millones; es decir que en realidad tenemos que a los 77.716 millones, que están sumados los 27.500 millones que no ha puesto el Tesoro que los tenemos que ingresar, tendríamos un superávit para el ejercicio de 1991 de unos 7.200 millones de pesetas, de ese orden, que yo diría que ése sería el superávit real.

Tiene que tener en cuenta lo que yo siempre he dicho, y es que el Programa 515-C, Aeropuertos, cuando dice que ha tenido siempre un superávit, estaban las cosas pignoradas, y estaban pignoradas porque, por ejemplo, el tema de infraestructura es la primera vez que aparece en este organismo. Esta reforma salió en el Real-decreto de septiembre, y es por lo que se recoge este año en los presupuestos. Si no, no tendríamos que hacer este año esta aplicación de fondos de 20.000 millones, que es por haber entrado la infraestructura a formar parte de las funciones de este organismo. De esta forma, creo que queda aclarado cuál es el superávit real que tiene este organismo, quedando así contestadas varias de las preguntas.

A continuación, voy a referirme al artículo 82, sobre entes públicos, desarrollo y control, etcétera. Aquí sí que le puedo decir que hay diferentes modelos sobre el tema de quién lleva los controles de pasajeros de arco, etcétera. En algunos países de la Comunidad Económica Europea (no me voy a salir fuera) lo lleva la propia gendarmería, similar a lo que es la Guardia Civil en España. ¿Qué ocurriría si nosotros tuviéramos este servicio? Si lo tuviéramos, haríamos lo que han hecho los ingleses, que es una tasa de seguridad para el coste de este servicio, que, en realidad, no la tenemos ni lo computamos en nuestros costes cuando tenemos discusiones con la compañía sobre las subidas, etcétera, que teníamos que tener. ¿Qué pasa aquí? Pues que en la Ley de las fuerzas del Estado, es decir, una ley mayor, las competencias en la seguridad de los aeropuertos, como el control, etcétera, es de las fuerzas de seguridad del Estado. Por tanto, es un tema que está en una Ley aprobada recientemente. Esto no es que sea una cosa histórica, sino que se ha aprobado y se ha recogido así, y ése es el modelo que tenemos. Por lo tanto, en este capítulo no figuran cargos de las funciones que están haciendo las fuerzas de la seguridad del Estado, concretamente, la guardia civil.

Después, se ha referido al tema del «handling» de otros ingresos patrimoniales del «handling». Efectivamente, señor Diputado, yo estoy de acuerdo con usted, y en nuestro Ministerio somos conscientes de que tenemos que ir a una igualdad con el tema europeo en el «handling». De esta forma, estamos con una Comisión «a fulltime» año y medio, estudiando este tema, dentro de lo que son las directivas de «handling» de la Comunidad. Incluso le diría que el modelo que yo propugno sobre el tema «handling» es similar al que tiene el aeropuerto de París, como es el que haya una concesionaria y que, a la vez, aeropuertos de París lleva también otra parte del «handling». Al menos existen dos empresas del «handling», con lo cual los

artículos 85 y 86 del Tratado de Roma se cumplen a la perfección. Si no queremos, hay otros aeropuertos que tienen solamente el «handling», como es en Milán o Frankfurt, pero nosotros no queremos ir a ese modelo porque las estructuras de una empresa ya constituida, etcétera, y coger el ente, vemos que no es beneficiosa ni ventajosa para nosotros. Ahora bien, nosotros sí estamos empeñados en entrar en el «handling», en la gestión del «handling» directamente, siempre que exista otra empresa, este tipo de concesión que históricamente se ha llevado en este país y que es muy difícil con las estructuras que se tienen el poderlo quitar.

Que son sustanciosos los ingresos del «handling», efectivamente, ése es uno de los temas que yo también propugno, porque para este ente una de las fuentes de financiación debe de ser, como en todos los aeropuertos, el coger la mayoría de los recursos y ponerlos sobre la mesa, para ver con cuánto podemos contar; incluso le diría a S. S. que otro de los temas que tengo es que el cánón que nos pague la empresa «handling», es decir, la nueva empresa concesionaria de este «handling», sea mayor, porque ahora es prácticamente el cinco por ciento de la facturación que se realiza.

Respecto a si se prevé la liberalización de los «charter» españoles, lo único que le puedo decir —porque esto repercute sobre otra Dirección General, no sobre la mía— es que existe un proyecto en el cual se recoge la liberalización dentro de las directivas comunitarias de seguro. También le puedo decir que el Director General de Aviación Civil está bastante interesado en este tema, que se encuentra bastante adelantado. Yo le he oído decir —incluso públicamente; por eso se lo digo— que antes de final de año va a tener resuelto el tema.

Planificación de plantilla. Sobre esto le diría que la plantilla actual que tenemos, a 30 de septiembre, es de 6.917 personas, en este organismo autónomo, y figura aquí subsistiendo este organismo autónomo. Es decir, aquí no está recogido nada del ente. El ente no figura porque, como usted bien dice, existe el tema de si los funcionarios se quedan o no se quedan. No podríamos hacer una planificación; quizá habrá que hacerla «a posteriori», pero es un tema difícil en este momento.

Con esto, señor Mardones, creo que le ha dado respuesta, o por lo menos mi interpretación, a lo que me ha preguntado.

El Diputado señor Santos me preguntaba sobre las grandes actuaciones de Sevilla, Málaga y Barcelona. Estas actuaciones no dependían de mí antes, pero tengo los datos desde primeros de septiembre, que soy responsable de ellas, y le puedo decir que las actuaciones de Barcelona, que las visité la semana pasada, están bastante en orden a lo que estaba planificado para su seguimiento. No hay desfase alguno. Es más, pretendo que antes de las fechas previstas, y que están publicadas, se ponga en funcionamiento alguna de las instalaciones. Este es un hito para mí, porque, al llevar yo la gestión de los aeropuertos, veo cómo está la gestión del aeropuerto de Barcelona, con estas obras, etcétera. Por ello, lo primero que vamos a hacer va a ser poner en funcionamiento el puente

aéreo. No creo que vayamos a llegar al mes de marzo; creo que será en torno a las navidades; pondremos en funcionamiento el nuevo puente aéreo, su nueva ubicación.

En cuanto a la terminal internacional, sí será probablemente el 1 de marzo, que es la fecha prevista y la obra va bien. Además, sobre este tema he tenido reuniones con los técnicos, etcétera.

En cuanto al tema de Sevilla, también lo he tenido que abordar recientemente no sólo con nuestra parte, sino con el arquitecto y el equipo que llevan todas estas obras y todos me hablan el mismo lenguaje. Las obras en Sevilla van francamente bien y prevemos que para el mes de abril o el de mayo de 1991 ya esté funcionando en Sevilla el nuevo terminal. Es seguro que Sevilla tendrá el nuevo terminal, porque todo lo que está planificado se está cumpliendo.

Respecto a las obras de Málaga, quiero ir a tomar contacto con ellas —porque ya he dicho que voy a tomar contacto con las tres obras, como he hecho en Barcelona—, pero ya he visto que van cumpliendo los plazos y probablemente para junio de 1991 se pondrá en funcionamiento Málaga. No quisiera que fuera en junio o julio, porque en los meses de verano y en estos aeropuertos turísticos no me gusta hacerlo. Voy a intentar que la terminal y todos estos servicios estén preparados para poder entrar en funcionamiento a finales de mayo o primeros de junio, pero le puedo asegurar que las obras van bien. Es lástima, porque tengo unas fotografías recientísimas, de hace una semana, hechas en el aeropuerto y la verdad es que se me han olvidado, porque yo sabía que esta pregunta me la iban a hacer y se las hubiera mostrado. ¿Que en qué aeropuertos tiene influencia esto? En estos momentos tenemos una inversión fuerte —y lo puede ver en los Presupuestos Generales del Estado, en los programas 515-A y 515-C— en el aeropuerto de Jerez concretamente. Una terminal nueva, plataforma nueva y urbanización, porque hay cosas que no se ven, como es una central eléctrica nueva, una depuradora, rodadura, etcétera. Le puedo asegurar que algunos de estos proyectos figuran en el «Boletín Oficial del Estado», y ahora está en fase de concurso el mayor de todos, que es el del edificio de la terminal, que supone alrededor de 1.300 millones de pesetas y creo que a finales de noviembre se abrirán las plicas. Aquí se ha hecho algo que yo he introducido en el tema. Como es un concurso, hemos dado una importancia grande a quien acorte plazos. Así están las bases del concurso y espero que esto se pueda poner en funcionamiento lo antes posible, en 1991. Eso quiere decir que si las previsiones eran para julio de 1991 vamos a ver si las empresas son capaces de tener terminada esta adjudicación para mayo o junio.

Crecimiento de la inversión en infraestructura de aeropuertos y mejora de la existente. La verdad es que el tema del radar de Paracuellos no entra dentro de mi programa y, por tanto, poco le puedo contestar. Lo que sí le puedo decir es que nuestro programa 515-A, si mal no recuerdo, era de 11.000 millones, aproximadamente, porque no recuerdo bien, y este año es de 20.432 millones de pesetas.

En cuanto al programa 515-C —como llevo los dos le hablo por separado—, es exactamente igual, de 8.382 millones; aquí no ha habido variación. Es bien sabido que también hemos pedido variaciones en éste, pero al presupuestarlo no nos las han admitido.

Plan de inversiones en 1991, en los aeropuertos canarios, en particular. En los aeropuertos canarios, y el señor Diputado tiene en los presupuestos del Estado las inversiones que se van a hacer, no sé si se tocan todos, pero sí la mayoría de ellos. En este momento nosotros hemos insistido fundamentalmente en dos cosas: una primera fase, que estaba más estudiada, es en el aeropuerto de Gran Canaria, y la segunda corresponderá a los aeropuertos de Tenerife, particularmente Tenerife Sur, porque no lo teníamos tan bien estudiado. Concretamente, hoy tenemos una comisión en el aeropuerto con las instituciones de Tenerife, para que vean un proyecto que vamos a sacar rápidamente, cual es la ampliación de la terminal internacional de Tenerife Sur. Vamos a hacer una ampliación con mostradores en línea pasante, etcétera, y hoy están allí los técnicos discutiendo con los nuestros.

Respecto a Gran Canaria, tenemos refuerzo de pista, que son 700 millones de pesetas —esto figura en el «Boletín Oficial del Estado»—, que está ya en fase de concurso.

Lanzarote tiene la calle de rodadura, que son 1.600 millones y que figura también en el «Boletín Oficial del Estado».

Gran Canaria, con un edificio terminal presupuestado con 3.400 millones de pesetas, también figura en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, también figura, en Tenerife Sur, ampliación del edificio y terminal de carga —aunque aquí sólo figura Tenerife Sur, edificaciones, pero ya le digo que es esto—, con 1.680 millones de pesetas. También queremos hacer un terminal de carga y una zona industrial, sacándola de donde está ahora en la terminal, porque consideramos que no es el sitio apropiado tener un terminal de carga debajo de una terminal de pasajeros.

Gran Canaria también está en el 515-A. Hay 177 millones de pesetas. Es una zona industrial que queremos hacer porque tenemos peticiones de compañías y no tenemos una zona urbanizada.

En La Palma hay una reparación de escollera que tiene 900 millones de pesetas; son 200 millones de pesetas y empezamos en 1991. Esto se debió a los temporales que hubo.

Temas de Gran Canaria. Existe el tema de seguridad perimetral y de control, 180 millones de pesetas. Existe el control de acceso en Tenerife Sur, que son 200 millones de pesetas. En Gran Canaria tenemos talleres, 100 millones de pesetas. En las nuevas ubicaciones de la central eléctrica hacen falta 76 para galerías visitables. Estos datos los tienen en los presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Exactamente. Esta información está a disposición de los señores Diputados y basta leerse.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS NACIONALES**: La ampliación del bloque técnico-administrativo en Tenerife Sur ya está adjudicada. Son oficinas de personal.

También está la isla de Hierro. El concurso sobre la ampliación de la pista de vuelo en Hierro, salió ayer o anteayer, y es del orden de 150 ó 200 metros.

Después de la visita que el Ministro hizo a los aeropuertos canarios se han visto sus necesidades y el tema está en marcha.

Sobre el aeropuerto de La Gomera, ha habido unos acuerdos, aparte del original que había, entre el Consejo de Obras Públicas de la Comunidad Canaria y el Ministro de Transporte para relanzar el tema de las obras. Vamos a hacer un acuerdo de colaboración entre la Comunidad Canaria y el Ministerio de Transportes. Es un

tema que lo llevo yo y que lo estoy viendo en estos momentos. Las bases del acuerdo ya están vistas, no tenemos grandes cosas que discutir. Espero que en breve plazo el tema del aeropuerto de La Gomera se pueda empezar. Lo va a contratar la Comunidad y nosotros vamos a tener una coordinación de las obras y de la explotación posterior. El tema está totalmente coordinado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Aeropuertos.

Muchas gracias a todos los señores Diputados por la colaboración prestada y muchas gracias a don Juan Rosas Díaz, que nos ha acompañado durante un tiempo mayor del que pretendíamos.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.**

**Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID**

**Cuesta de San Vicente, 28 y 36**

**Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid**

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**