



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 183

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 31

celebrada el martes, 4 de diciembre de 1990

Página

### ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barrionuevo Peña) para:

- Informar sobre el estado de elaboración y contenido del Plan Estratégico para el turismo español. A petición del Grupo Parlamentario IU-IC (número de expediente 213/000109) ..... 5554
- Analizar la situación del sistema tarifario aplicable a la utilización de las redes de transmisión de datos en España en consonancia con las tendencias del campo de las telecomunicaciones dentro de nuestro entorno europeo. A petición del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000056) ..... 5564
- Informar de las reducciones de inversión en cercanías, Plan de Transporte a grandes ciudades, carreteras y puertos. A petición del Grupo Parlamentario IU-IC (número de expediente 213/000113) ..... 5570
- Informar de las medidas que ha adoptado su Departamento en relación a la huelga de transporte que tan graves perjuicios está ocasionando a los ciudadanos. A petición del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000140) ..... 5578

- Informar del alcance y contenido del Decreto que fue aprobado por el Consejo de Ministros del viernes día 18 de mayo de 1990 sobre la «militarización del control aéreo del aeropuerto de Zaragoza», así como de los planes que ese Ministerio tiene en relación con el desarrollo del tráfico de pasajeros y mercancías del citado aeropuerto. A petición del señor Mur Bernad (PAR-Grupo Parlamentario Mixto) (número de expediente 213/000068) .....

5583

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

**COMPARECENCIA DEL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES:**

- **PARA INFORMAR SOBRE EL ESTADO DE ELABORACION Y CONTENIDO DEL PLAN ESTRATEGICO PARA EL TURISMO ESPAÑOL (G. IU-IC) (Número de expediente 213/000109)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Buenos días, señoras y señores diputados, vamos a comenzar la sesión de comparecencia del Excelentísimo señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El primer punto del orden del día es para informar sobre el estado de elaboración y contenido del Plan Estratégico para el turismo español, a petición del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para hacer la primera exposición, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Vicepresidente, Presidente en funciones.

Señores Diputados, en relación con esta petición de informe, debo decirles que, si bien me voy a concretar al contenido exacto de lo que se me demanda, me parece que con carácter previo quizás sea interesante señalar que a la elaboración del que nosotros denominamos «Plan Integral de Modernización del Sector Turístico», que me imagino que es lo mismo que se denomina en la información Plan Estratégico, pensamos llegar a través de un procedimiento de consulta y de participación de todas las partes, entidades públicas y privadas, implicadas en el sector turístico.

Para ello se partió inicialmente de la realización de estudios dentro del sector y de encuestas que han llevado a la elaboración de un primer documento, que es el denominado libro blanco, que ha sido distribuido entre los sectores empresariales, las organizaciones sindicales representativas en el sector y también en el conjunto de Administraciones públicas: ayuntamientos, diputaciones, ca-

bildos y, por supuesto, a los consejeros responsables de esta materia de las Comunidades Autónomas.

De acuerdo con nuestra idea, este libro blanco sirve de base para un debate, una discusión y para la propuesta de iniciativas o de sugerencias de todos estos sectores, insisto, públicos y privados, y se han celebrado —y están en curso de celebración todavía— contactos y reuniones al efecto, a nivel global y a otros niveles territoriales, en las Comunidades Autónomas o en los ayuntamientos. Culminará esta fase de contactos en las segundas jornadas sobre turismo a celebrar en Madrid los días 11 y 12 del presente mes de diciembre. En estas jornadas pensamos que se podrá llegar, con el consenso de todos, a un documento definitivo —tomando como punto de partida ese libro blanco, como documento de discusión y de debate—, con las aportaciones de todos, que sea la base inicial del que nosotros denominamos «Plan Integral de Modernización del Sector Turístico». Este Plan, naturalmente, tendrá que ser aprobado por las distintas administraciones públicas, porque pensamos que no debe de ser un mero catálogo de buenos deseos, sino que debe ser, por una parte, la sistematización de actuaciones que ya se están llevando a cabo y que tienen una incidencia directa en el sector turístico y también la proposición de nuevas actuaciones, pero, naturalmente, valorándolas, cifrándolas y señalando en cada caso qué administración debe hacerse cargo o responsabilizarse de cada una de esas actuaciones.

Por ello, como digo —y entro en el contenido exacto del informe que se me demanda—, este Plan Integral, en nuestra concepción, pretende esa coordinación de los esfuerzos de las distintas Administraciones públicas implicadas en la gestión del sector turístico. También, naturalmente, este Plan Integral deberá constituirse en un elemento básico de información para el sector turístico, puesto que se recogerán tanto las actuaciones en curso como las que deban de emprenderse y los recursos económicos para su realización. Asimismo, queremos que sirvan para informar a la opinión pública de los planes y previsiones existentes respecto a este sector turístico, así como para dotar a las oficinas españolas de turismo en el exterior de un instrumento eficaz para hacer frente a las demandas de información que se registran en los diversos mercados turísticos.

La reciente presentación del libro blanco —que pienso que la Comisión ya tenía conocimiento de él, aunque, no obstante, se estaba distribuyendo otro ejemplar para los señores Diputados— pretende efectuar un análisis y un

diagnóstico del sector turístico español y servir de documento de reflexión y de trabajo para todos los implicados. Es, como acabo de indicar, el punto de partida para ese Plan integral que comenzará a ser elaborado en los días 11 y 12 de diciembre.

En la actualidad, se trabaja en paralelo en la recogida de datos correspondientes a la Administración central y también a las Administraciones autonómicas, a cuyo efecto, de común acuerdo, se han elaborado los cuestionarios correspondientes para que recojan la información y los datos de la manera más homogénea posible.

Para una mejor comprensión global de los objetivos del Plan, los datos, de acuerdo con esos cuestionarios, se estructuran por grandes áreas de actuación. Estas áreas de actuación, con incidencia en el sector turístico, serían: infraestructura, transportes, medio ambiente, sanidad y consumo y seguridad y cultura. Los datos deben estructurarse en dos grandes grupos: por un lado, las inversiones, en las que deben contemplarse, además de la cuantía, los períodos de realización de las mismas y, eventualmente, y por otro lado, la existencia de planes plurianuales de inversión y otras acciones que, sin tener un reflejo concreto presupuestario, tienen incidencia en el sector y contribuyen a la imagen de España como destino turístico.

La recogida de datos se efectúa, según unas fichas, de acuerdo con esos cuestionarios convenidos que ayudan a la sistematización final de la información y a la redacción definitiva del Plan. Naturalmente, los datos correspondientes a las Comunidades Autónomas, extraordinariamente importantes, porque saben que son las que tienen las mayores competencias en materia turística, se solicitan a través de las consejerías de turismo, que, a su vez, han de coordinar los datos correspondientes a otras áreas de actuación en el ámbito de las respectivas Comunidades Autónomas.

Ahorro a SS. SS. el contenido de los cuestionarios porque me parece que sería demasiado prolijo y creo que no tendría demasiado interés en este momento.

Esto es lo que puedo informar en este momento, de acuerdo con lo solicitado, sobre el estado de elaboración y contenido del Plan Estratégico, como se dice en la demanda de información, que nosotros le denominamos, como digo, Plan integral para la modernización de la industria o de la oferta turística.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Para formular las observaciones que estime oportunas, tiene la palabra el representante del Grupo solicitante Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, señor Vazquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por su información, a la que hemos de calificar de escasa, en principio. Es verdad que está recién entregado el libro blanco sobre el turismo, que es, en una primera parte, una colección de datos estadísticos valiosos que ayudan a conocer la intimidad del sector y, al final, en lo que llaman 30 líneas de actuación, 30 líneas de desiderátum que podemos compartir.

Saludamos la presencia de este Plan Integral de Modernización del Sector Turístico, como le llaman, pero lamentamos profundamente que esto se produzca ocho años tarde, en lo que es responsabilidad de su Gobierno, y los correspondientes años tarde con respecto a los anteriores gobiernos. Este importantísimo sector para la economía española, que supone alrededor del 9,5 por ciento del PIB dependiente del sector turismo, creo que es un poco el ejemplo de algo que aparentemente está en boga, que es una economía liberal o ultraliberal, en el sentido de «laissez faire», sin que hasta ahora haya habido ningún tipo de intervención estatal en este sector, lo que de alguna forma viene a demostrar a qué puede llevar ese tipo de actuación económica.

Este es un sector muy dinámico, pero absoluta y profundamente desordenado, que algunos, sin ánimo, ni voluntad ni vocación de ser profetas ni agoreros, hace años que estamos diciendo que es un sector que iba a entrar en crisis estructural, no coyuntural. Es cierto que en este último año, en el que esa crisis se pone de manifiesto numérica y cuantitativamente, hay algunos factores coyunturales que ayudan a que la crisis se haga más evidente. Sin embargo, desde nuestro punto de vista la crisis es profundamente estructural, porque se ha seguido un modelo de desarrollo, un modelo de crecimiento en el sector turismo basado en la máxima del mayor beneficio en el menor tiempo posible, sin respeto al entorno ecológico sobre el que se producía el factor turismo, con un sector muy poco profesionalizado, con una gran dosis de voluntarismo y con nula planificación, que además ha estado depredando —me atrevo a decir— bienes públicos, tales como nuestras playas, nuestras costas y nuestros montes, en beneficio privado, con una pasividad notable por parte de las diferentes administraciones que se han venido sucediendo en el Estado español. En concreto, la suya, desde los últimos ocho años.

Nos parece que la crisis estaba cantada, porque la oferta turística estaba basada, fundamentalmente, en un modelo de sol y playa, repito, sin profesionalización, sin calidad de la oferta, con un entorno cada vez más degradado, sin tener en cuenta los recursos existentes, las previsiones de futuro, sin tener en cuenta ningún tipo de planificación que nos llevaba a la evidencia de la crisis en cifras de este año, que desde nuestro punto de vista es profundamente estructural.

Por otra parte, nos parece que, si se van a producir las jornadas para la valoración final de ese plan integral de modernización del sector los días 11 y 12 de diciembre, ustedes, en el Ministerio, deberían estar en una fase de mayor concreción, y es lo que de alguna forma pedíamos, porque este verano, a través de los medios de comunicación, tuvimos conocimiento, en palabras del señor Ministro, de que se estaba elaborando lo que entonces se llamó un plan estratégico —el nombre es indiferente— o plan integral de modernización.

Hace bien poquito se nos entrega el libro blanco, los días 11 y 12 de diciembre hay unas jornadas y nos parece que tendría que estar mucho más elaborada la cosa, que tendríamos que tener muchos más datos para intentar

afrontar el problema, repito, serio para la comunidad española, teniendo en cuenta la importancia del sector, con mayor garantía de participación de todas las fuerzas posibles, de todas las fuerzas no sólo políticas, sino sociales.

Es cierto que usted ha dicho que el Plan están elaborándolo o que quieren elaborarlo desde la colaboración con distintos sectores, público y privado, empresariales, sindicales, etcétera, pero nos parece que este Plan debía estar más concretado.

Repito que el modelo actual de crecimiento del sector turismo es un modelo que ha hecho crisis estructural, que es necesaria una revisión profunda de ese modelo de crecimiento, que no se puede seguir creciendo a expensas de ir vendiendo patrimonio público para que del mismo se saque beneficio privado, sin tener en cuenta qué va a pasar en un futuro de medio y largo plazo con nuestras costas, con nuestras playas, con los montes y las playas de todos los españoles, no sólo de unos pocos, sino de todos.

Nos parece que la no intervención del Estado en este sector ha llevado a esta situación actual que, repito, lamentamos. Por otra parte, saludamos este intento de intervención racionalizador que puede significar este Plan integral, con la consideración, repito, de que en nuestra opinión, llega, por los menos en lo que a su Gobierno se refiere, con ocho años de retraso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): ¿Grupos que desean intervenir para fijar su posición? (Pausa.)

Por tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor Oliver, por el Grupo Mixto.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Evidentemente, me van a sobrar muchos minutos, porque, como S. S. sabe, yo no soy el titular de esta Comisión. Sin embargo, sí quiero aprovechar mi estancia aquí en este momento para transmitir al señor Ministro la inquietud que indudablemente tienen no sólo Unión Valenciana, sino todos los partidos que están en el Grupo Mixto, por un tema que les afecta fundamentalmente, ya que la mayoría de estos partidos, por circunstancias geográficas, están ubicados en los litorales de la Península e incluso en las Islas Canarias y, por tanto, es evidente la extraordinaria importancia que el turismo tiene en las regiones que se ven afectadas por la crisis actual y en las cuales hay implantación de estos partidos.

Evidentemente, yo compartiría, a «grosso modo», el criterio de que esto hacía falta hace tiempo. Bueno es que llegue, aunque sea tarde. Y espero, señor Ministro, que se den facilidades para que todas las fuerzas políticas puedan participar, junto con los otros sectores implicados en el turismo, para que las conclusiones a las que se llegue y los trabajos que se realicen sean unos trabajos de futuro, y, sobre todo, yo le pediría, señor Ministro, que en este tema tan importante primen más las condiciones y necesidades sociales y económicas del sector que las estrictamente políticas. Lamentablemente, parece que a veces se toman decisiones con un criterio excesivamente político y no teniendo en cuenta de una forma excesivamente cla-

ra otros condicionamientos que son vitales. Lo que hagamos, que sea rentable, porque siendo rentable para alguna región, para alguna comunidad, lo será, indudablemente para el conjunto del Estado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Primero, muchas gracias al señor Ministro por su comparecencia en esta Comisión. Puesto que se trata de una sesión informativa, yo querría, si es posible, señor Ministro, que usted nos hiciera alguna consideración sobre el problema económico que supone el turismo en su relación directa con lo que es la apreciación de la peseta y qué perspectiva de futuro ve el señor Ministro. Junto a los problemas ya clásicos cuando se analizan los temas del turismo, es decir, todo lo relativo a infraestructuras, medio ambiente, crecimiento descontrolado de la oferta, alojamientos turísticos, la falta de renovación de la infraestructura hotelera etcétera, hay un problema que parece que ha estado presente en toda la llamada crisis turística de este año y ha sido todo el marco económico en que se ha movido el sector turístico. En él parece que ha tenido un papel fundamental el tipo de cambio de la peseta y, por supuesto, también la forma en que se han traducido los tipos de interés en algunos países, especialmente en Inglaterra. Si esta situación, como parece —usted deberá tener información en ese sentido—, se va a mantener así el año que viene, el llamado problema turístico va a seguir siendo un problema grave y serio, y convendría que conociéramos su opinión, por lo menos desde ese punto de vista, puesto que desde el punto de vista de ordenación del territorio medioambiental este es un trabajo a largo plazo, qué duda cabe, y sobre el que ya el señor Ministro conoce bien nuestra opinión cuando insistíamos solamente en la idea —querría saber si el señor Ministro la comparte— de que, aún siendo la gestión del turismo encomendada por los estatutos de autonomía a las comunidades autónomas, estamos ante una industria que entraría dentro de una función planificadora general del Estado y, por tanto, no cabría que nosotros olvidáramos ese detalle y que dentro de dicha función planificadora general del Estado, económica y social, tendría el Estado que fijar unas pautas de ordenación del territorio tales que lo que algunos están reclamando desde posiciones muy conservadoras —turismo de calidad— no se traduzca en que sólo unos pocos puedan gozar del atractivo que supone el turismo, sino que podamos compaginar turismo de masas con una verdadera ordenación del territorio, con una calidad ambiental adecuada.

Querría conocer su opinión sobre estas dos cuestiones, señor Ministro, dándole las gracias, una vez más, por su presencia en esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Quiero aprovechar la ocasión para saludar al señor Ministro en su comparecencia.

Deseo información, señor Ministro. Nosotros, simplemente, vamos a decir que nos es muy grato ver los contactos y reuniones que conjuntamente se están llevando a cabo por parte de todas las Administraciones: central, autonómica y de otro tipo. Nos parece que esto es muy positivo y que en las jornadas que se celebren los días 11 y 12, el documento que pueda ser base del plan integral lleve a una verdadera coordinación de todas las funciones que dentro del turismo se deben realizar.

Nos parece que, dadas las competencias que tienen las Comunidades Autónomas, hay que ser muy generoso en el consenso por parte de la Administración central, en el aspecto de que si hay unas administraciones que tienen estas competencias los esfuerzos de la Administración central quizá deberían hacer más hincapié en las infraestructuras de ámbito estatal, como podrían ser los aeropuertos, los propios ferrocarriles, servicios de seguridad, telefónica, etcétera, este tipo de servicios generales, que son no diría complementarios, sino vitales en el desarrollo del turismo.

Creemos que se está en buen camino; yo no digo que este camino debiera desarrollarse más rápidamente de lo que se está haciendo, pero verdaderamente es preferible hacerlo bien; por tanto, el tiempo no pensamos que sea tan importante.

Esta Comisión tiene aprobada la constitución de una ponencia que dentro de pocos días se constituirá. En este momento no conozco la posibilidad de que los integrantes de la ponencia pudiesen estar incorporados a las jornadas de los días 11 y 12; esta es una sugerencia que yo hago, pero ya digo que no sé qué posibilidades hay.

Por lo demás, quedamos a la espera de más información, si nos la da; pero, de momento, estamos satisfechos con lo que nos ha dicho.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Camisón Asensio.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, el Grupo Popular también valora positivamente su presencia aquí y su información, aunque haya sido más bien escasa.

Estamos de acuerdo en que la crisis económica del sector, que se produjo a comienzos de la pasada década, provocó una recesión en el turismo y que no fue aprovechada para hacer la conveniente reconversión. También estamos de acuerdo en que todo el proceso de transferencias que se ha llevado a cabo en este país ha dejado a la Administración central un poco desprovista de competencias, convertida más bien en una oficina estadística. Pero no es menos cierto, señor Ministro, que siempre le quedó a la Administración central una capacidad de coordinación, y nosotros entendemos que no la ha ejercido debidamente. Ha habido, como en tantos aspectos de su Departamento, una falta de previsión respecto a que esta crisis se nos venía encima; si no, a los hechos me remito.

Algo se pudo hacer y no se hizo, o, por lo menos, no se

hizo lo suficiente, por ejemplo, en el crecimiento anárquico de la oferta extrahotelera, en algunos casos incluso con precios abusivos, en la regulación de la penetración de capital extranjero en todo el mundo turístico y en el de las agencias, en el oligopolio de los «tour» operadores, en el descontrol del tráfico aéreo —y a usted le toca lidiar ese toro con mucha frecuencia—, en las huelgas salvajes, que no están reguladas, en la falta de previsión y de coordinación, por ejemplo, del libro blanco que usted aquí nos presenta. Este libro no prevé en absoluto la necesidad de coordinar todo el proceso, con lo que se le acerca a este país con la Expo-92, incluso con la Olimpiada, porque existe una situación deplorable de las infraestructuras, sobre todo de las carreteras, y un alto coste del dinero.

Esto nos ha abocado a una situación crítica, porque ni siquiera se está consiguiendo un incremento de los ingresos por visitante. Si a esto añadimos la inseguridad ciudadana, que usted tan bien conoce, «entre todos la mataron y ella sola se murió».

Ahora, ¿qué ocurre? Que ha cundido la alarma y aparece usted, corre que te corre, con un libro blanco, al que, de entrada, se le ven dos grandes defectos fundamentales: se olvida totalmente del año 1990, cosa que nuestro Grupo no entiende, y falla en un tema que para nosotros es crucial, cual es la consideración de la reducción del IVA, incluso después de haberlo prometido S. S. en esta misma Cámara.

Nosotros nos preguntamos, junto con gran parte del sector, si no se trata otra vez de un proyecto de buenas intenciones exclusivamente, porque ¿da soluciones claras y eficaces? De momento, nosotros mantenemos contactos con el sector, y una gran parte es escéptico y, desde luego, está impaciente y opina que se ha perdido un tiempo precioso.

En todo este proceso, señor Ministro —permítame que se lo diga con toda sinceridad—, le vemos un poco solo. Da la sensación de que el Gobierno en este asunto le ha dejado solo y que está usted a su suerte.

Quizá convenga recordar algo para nosotros vital y que ya expuso nuestro portavoz en el Congreso, el señor Trillo Figueroa, en el debate de la moción que tuvo lugar el pasado mes de octubre. En ese momento nosotros especificamos una serie de medidas concretas que eran ineludibles, eran medidas de choque, y contrastamos, con pena, que no se tienen en cuenta en toda la intencionalidad del Gobierno en esta organización para intentar solucionar el problema.

Por ejemplo, en aquella sesión del Pleno se puso de relieve la falta de infraestructuras adecuadas, que incluso el señor Ministro reconoció, muy lejos de la media de los países europeos de nuestro entorno, y se demuestra, además, la falta de intención del Gobierno de llevar a cabo de una manera eficaz lo recogido en los presupuestos que paralelamente hemos debatido. No se ve por ninguna parte intención de solucionar este problema. Ahí está el caso, por ejemplo, de la regeneración de playas, que se ha hecho de una forma caprichosa. En la playa de Torre Vieja es una necesidad totalmente indiscutible y, sin embargo,

los presupuestos han pasado olímpicamente de ella, como podía citar otras tantas.

Nosotros creíamos y creemos que una medida de choque fundamental era la formación profesional, como incluso el propio Ministro ha reconocido en varias ocasiones, desde el nivel de diplomado al de formación profesional, para cubrir esos 50.000 puestos de formación cualificada que el sector necesita.

El fomento exterior está infradotado en este país. Hemos visto que en el pasado ejercicio solamente se han destinado a cubrir esta necesidad 5.000 millones, cuando se requiere el triple. Con esta cifra ni siquiera nos acercamos a los países competidores nuestros, como pueden ser Francia o Italia.

Respecto al grave problema del IVA, después de sus promesas y después de que nosotros en el Pleno, a través de nuestro portavoz, hubiéramos dejado claro esta necesidad del tipo reducido para los hoteles y restaurantes de menos de cuatro estrellas o de cuatro tenedores, respectivamente, y cuando, además, se había prometido que a través de una enmienda específica en el Senado se llevaría a cabo, las noticias que nos llegan es de que no es así, lo que supondría un golpe mortal al objetivo que estamos buscando todos.

Además, nos estamos alejando de nuestros competidores. Por ejemplo, me consta, señor Ministro, que Francia está operando con un IVA del siete por ciento y hay algún caso específico que es con el 5,5 por ciento.

Otra medida de choque propuesta por nosotros era la relativa a los «tour» operadores y la necesidad de este tipo de especialistas que sean españoles, y vemos que tampoco se le presta la atención debida.

Ahora nos encontramos ante un nuevo libro blanco del turismo español. Usted, señor Ministro, es muy dado a estas soluciones. Cuando se presenta una situación crítica de un sector determinado usted colabora ampliamente en ese gran gasto que hace el Gobierno de preparar documentos muy vistosos en papel «couché» —se lo decía el otro día en el Pleno— y convoca la clásica rueda de prensa rutilante, en la que nos ha presentado el plan de transporte de cercanías, los planes estratégicos para Telefónica, para Correos, etcétera, y al final se queda todo en agua de borrajas cuando pasan unos meses.

¿Qué consigue con esto, señor Ministro? Yo admito que consigue ganar tiempo, efectivamente. Pero se trata de una huida hacia adelante. ¿Solución a los problemas? Hasta la fecha, no, en general. Ahora, en este caso, ya veremos. Desde luego, el sector está impaciente, como digo, y escéptico.

Y vuelvo a insistir, porque para nosotros es fundamental, en la promesa de que el IVA se reduciría por lo menos del doce al seis por ciento, a cambio de que el sector congelara los precios en 1991.

Como nos tememos que esa salida oportuna, política y conveniente no se va a aprobar en el Senado, ante nuestra duda y la duda que tiene el sector, le preguntamos escuetamente, señor Ministro, si se comprometió a esta medida por qué ha dado marcha atrás, si objetivamente estoy yo equivocado, si lo confirma o lo desmiente.

Efectivamente, nosotros hemos estudiado el libro blanco y, además, nos anuncia que está abierto a los empresarios, a los sindicatos, a las comunidades autónomas, a los ayuntamientos, y nos parece bien. Incluso nos parecen bien el grado de esos treinta puntos para aumentar la competitividad. También nos parece correcta la auditoría, todo el control cuantitativo y cualitativo por parte de las corporaciones locales en atención a las infraestructuras, tanto en carreteras como en transporte aéreo, ese plan integral que nos anuncia en el plazo de un año, una armonización de los planes de «marketing», una coordinación legal entre todas las comunidades autónomas que hoy falla y esos créditos que anuncia entre siete y diez mil millones de pesetas. Pero después de todo esto vemos que en el resultado final del año 1990 hay muchos olvidos y que para el año 1991 se anuncia por todas partes que no mejorará la situación, que hay países, como Gran Bretaña, etcétera, que, debido a su situación, no van a colaborar para solucionar este problema. Sin embargo, creo que habría que haber tomado otras medidas más tajantes que las adoptadas, pero la realidad es que ahí está la amenaza de esa disminución del 4 por ciento de visitantes, así como la disminución de ingresos en pesetas, como la pasada del nueve por ciento, aunque en dólares haya subido, pero el señor Ministro estará de acuerdo conmigo en que esa subida en dólares es un problema contable respecto a la valoración de la peseta en el mercado internacional.

Además, señor Ministro, nos encontramos —y es una pena no aprovechar la ocasión— con una postura del sector empresarial turístico de colaboración plena. Este es un punto a favor que debía aprovecharse por la Administración para intentar buscar una salida a este túnel. Este sector presentó su memorándum en el año 1990, mediante el que intentaba abrir un diálogo constructivo, pero las mismas fuentes que presentaron este memorandum hace casi un año están ya diciendo que el proceso está resultando demasiado largo. Dicen que el gran problema que tiene este país es que antes lo que aportaban los ingresos netos de turismo a nuestra balanza comercial era en torno al 87 por ciento y ahora ha bajado vertiginosamente al 50 por ciento, llegando a esta situación crítica. En estas condiciones, el sector no quiere ni lucha porque haya subvenciones; sencillamente, lo que quiere es que se abra una economía de mercado sana, normal y de libre competencia.

En esa línea preguntamos si se va a poner énfasis en retirar de la oferta hotelera la parte que no es competitiva, y dedicarla, por ejemplo, a atenciones sociales de tercera edad. En cuanto a necesidades financieras, que el sector fija en 350.000 millones de pesetas, estará conmigo el señor Ministro en que no es posible atenderlas con los costes actuales del dinero, máxime cuando, además, los Presupuestos que acabamos de debatir, y que están pendientes de aprobación por el Senado, solamente fijan 120 millones para reducción de costes financieros, lo cual es una cantidad absolutamente ridícula e indica la falta de voluntad real y política del Gobierno para intentar atender estas necesidades financieras.

Nos gustaría también que nos confirmara si está decidido el Gobierno a una autorización fiscal que permita la actualización de los valores del inmovilizado para mejorar la autofinanciación de las empresas, ya que desde el año 1983 la inflación acumulada en dichos años es del 60 por ciento nada menos, lo que ha provocado una descapitalización paralela de las empresas.

Insisto en el tema fundamental y crucial de la reducción del IVA, pero no sólo a los temas que he planteado, sino también extendido a toda la oferta turística complementaria que tienda a moderar precios, porque es un vector totalmente ineludible.

Podemos hablar de todo lo que se ha abandonado en este país...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Señor Camisón, le ruego vaya concluyendo, porque ha sobrepasado el tiempo, aunque esta Presidencia continuará con la tradición de la Comisión de ser flexible en las intervenciones. Le ruego abrevie.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, lo voy a intentar, pero estará de acuerdo conmigo en que el tema es trascendente y la ocasión de tener con nosotros al señor Ministro es una ocasión de oro.

Me estaba refiriendo, aunque parezca un tema menor, a que en este país se ha abandonado algo el tema de atención a los ruidos, aunque es un tema de corporaciones locales, e incluso campañas de promoción de amabilidad respecto a los turistas.

Señor Ministro, dado que su Departamento no controla un alto porcentaje de competencias turísticas de otras Administraciones, se impone, según nuestro criterio, una máxima coordinación, si queremos salvar ese plan integral y que sea eficaz; que se arbitren nuevos instrumentos legales por consenso, dado que su Departamento no controla, como digo, todas las competencias, y que se transmita y se haga efectiva una mayor transparencia de todas las Administraciones. No es posible que a estas alturas exista, por poner un ejemplo, la Asociación de compañías «charter», acusando permanentemente de deslealtad a la empresa pública Iberia y que la califique como el mayor «charter» del mundo, o que la aviación española cargue con un 5 por ciento sobre el presupuesto del «leasing» de aviones, lo que penaliza a las empresas españolas, y le consta al señor Ministro que esto no ocurre en Europa, con lo cual se está perjudicando al turismo español. Daría mil detalles más, pero el señor Presidente no me va a permitir exponerlos.

Termino, señor Ministro. Creemos que ya está bien de análisis, está todo muy analizado; incluso ya está bien de libros y de palabras. Es hora de poner manos a la obra, porque nosotros entendemos que en gran parte del sector estamos perdiendo un tiempo precioso.

Eso es todo de momento, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente, señor Mi-

nistro, el Grupo Socialista quiere expresarle su apoyo más decidido a la política que está siguiendo el Gobierno en un sector estratégico para la economía española y al que se está prestando una atención muy superior a la situación competencial en la que se encuentra el sector.

No vamos aquí a hacer un canto del cisne o un canto a las nubes sobre la situación competencial y las responsabilidades que las distintas Administraciones tienen sobre el sector. Grupos que aquí han hablado harían muy bien en revisar sus políticas en aquellos sitios donde ejercen plenamente las competencias en muchas de las cuestiones que han planteado ante esta Comisión. Pero como no es éste el objeto de su comparecencia, no vamos a entrar en este debate; simplemente queremos constatar que el Ministerio está haciendo un esfuerzo muy importante de diálogo con todos los sectores implicados para resolver los problemas que tiene el turismo en España; que son los propios sectores económicos implicados en el sector turístico los que han recurrido a la Administración central ante la falta de interlocutores en otros ámbitos de la Administración, porque los problemas son tan graves y estructurales que a veces trascienden el ámbito de las competencias que se tienen. Por tanto, tenemos que valorar muy positivamente la política del Ministerio, la política de diálogo que se está llevando a cabo con el sector, la elaboración de este instrumento abierto que es el Libro Blanco de Turismo, un instrumento que creemos debe ser la forma de que todo el sector aúne sus conclusiones y las decisiones que se tienen que tomar de aquí al futuro, pero también pidiendo corresponsabilidad a todas las otras Administraciones y al sector privado, que también están implicados en la situación turística española.

Al Ministerio se le pueden pedir muchísimas cosas, pero no se le puede pedir que arregle los hoteles, que controle los ruidos ni que realice las redes de saneamiento que están por realizar; lo único que se le puede pedir al Ministerio es que coordine las distintas políticas, muchas veces más allá de sus propias competencias, que escuche al sector y que realice o intente proponer una política que no defienda tanto a determinados subsectores del turismo, concretamente a las empresas, como a la globalidad del sector. Por lo tanto, creemos que se está en el buen camino, que se está actuando correctamente en todo lo que se refiere a la coordinación, que el día 11 y 12 en estas jornadas que ha organizado por segunda vez el Ministerio se va a plasmar este diálogo con todos los sectores implicados y que la política que se está realizando desde el Estado es una política sumamente correcta, la única que se puede realizar en estos momentos desde el Estado.

No voy a entrar en otros temas, como serían las ya muy manipuladas cantidades de dinero que se dedican a la promoción exterior. Cuando se utilizan cifras de promoción exterior, básicamente se utilizan las cifras que están en los Presupuestos Generales del Estado, pero se olvidan las cifras que están aportando las Comunidades Autónomas, que son muy importantes, las cifras que están aportando los entes locales y las cifras que están dedicando también y que tienen que seguir dedicando cada vez en mayor cuantía las empresas privadas.

Por lo tanto, yo creo que se puede hablar de muchas cosas, pero sería bueno que, cuando hablamos del sector turístico, todo el mundo supiera de qué hablamos y que hubiera una información más profunda sobre la realidad del sector. Afirmaciones como la de que Gran Bretaña sigue siendo un mercado en retroceso son contradictorias con los datos de la propia Gran Bretaña, en donde aumentan el número de personas que viajan al exterior. Habría que analizar las causas de por qué disminuye el flujo de visitantes a España y, a lo mejor, nos encontraríamos que no es un problema de oferta o de demanda final, sino que es un problema de intermediarios, porque hay un contingente de cupos en aviones, están llenando estos aviones al cien por cien y hay imposibilidad real de que los británicos puedan venir en estos momentos a nuestro país por un problema de comercialización, que entendemos que se está intentando estudiar desde el propio Ministerio y desde el propio sector.

En consecuencia, yo creo que habría que hablar más en profundidad. Habrá ocasión, en las jornadas que ha organizado el Ministerio, de escuchar a todos los sectores implicados, de tener más datos, de conocer más profundamente la realidad del sector y, en fin, de elaborar una política más acertada, más cerca de las realidades, más cerca de las necesidades del conjunto del sector, y hacer una política de estado, una política de consenso en todo lo que se refiere a estas cuestiones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Para responder a las observaciones y preguntas formuladas, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias a todos los señores Diputados que han intervenido, porque han sido intervenciones muy amables, por una parte, y, por otra parte, muy sugerentes. De todas ellas he tomado buena nota y las agradezco.

Con carácter previo —si me lo permite la Presidencia— debo decir que sí, que también tengo información de que está en trance de constitución esta Ponencia de Turismo dentro de la Comisión y que, obviamente, parece que sería el marco de entrar en mayores detalles cuando algunos señores Diputados han pedido algunas informaciones como más detalladas o de mayor precisión, y, en cualquier caso, que dentro del respeto a las competencias distintas del Legislativo y del Ejecutivo, por supuesto —¡no faltaría más!—, hay una invitación para asistir a las segundas jornadas o segundos encuentros, si los señores Diputados de la Ponencia lo consideran adecuado. También formulé una invitación en el mismo sentido a la otra Cámara, al Senado.

En lo que se refiere ya a la contestación concreta a las intervenciones de los señores Diputados representantes de los Grupos, diré, en primer lugar, al señor Vázquez que es una apreciación suya esto de que llega tarde. La verdad es que las cosas se pueden comentar cuando llegan o cuando se hacen. Y en cuanto a si la información es escasa, me permito recordarle que el contenido de la petición

de información era sobre el estado de elaboración y contenido del Plan Estratégico. Naturalmente, si se hubiera planteado con otro contenido la petición de información, en un sentido más amplio, de observaciones sobre la situación del sector turístico, la respuesta hubiera sido otra. Pero yo he tratado de limitarme a lo que me habían solicitado en esta petición de información. Y, con carácter general, les diría algo en lo que venimos insistiendo, y es que a nosotros nos parece inadecuado que se presente al sector turístico como un sector en crisis, en el sentido más negativo de este término. Ya sabemos que hay otro sentido, que es, por supuesto, perfectamente aceptable, pero el sector turístico en nuestro país no está, ni mucho menos, en una situación de declive o en una situación, como a veces se trata de plantear, con tintes un tanto catastróficos. Por el contrario, nuestro país sigue siendo líder en turismo y sigue manteniendo unas cifras de visitantes y de ingresos que son las más altas de todos nuestros posibles competidores y, desde luego, las más altas de Europa. Consecuentemente, es un sector con una potencialidad muy elevada, un sector que tiene algunas dificultades y que requiere, naturalmente, atención. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Por otra parte, yo también discutiría las afirmaciones vertidas respecto a la falta de profesionalización o a la consideración un tanto, no diría despectiva, pero, en fin, un poco casi desdeñosa, de este turismo que denominamos de sol y playa.

Evidentemente, el nivel en el que se ha colocado España en la industria turística no ha podido hacerse sin profesionalización, y, antes al contrario, diríamos que algunas de las multinacionales, de las pocas españolas que hay, están en este sector y ofrecen, en una multiplicidad de países distintos de España, unos servicios y una oferta de un alto nivel de profesionalización, lo que está un poco en contradicción con esas afirmaciones, creo que excesivamente genéricas, que se han formulado.

En lo que se refiere al turismo de sol y playa, sin perjuicio de que, naturalmente, haya que hacer un esfuerzo para buscar alternativas, para tratar de mejorar nuestra oferta, este tipo de turismo sigue siendo el predominante y va a seguir siéndolo, y debemos de intentar continuar con la posición de liderazgo en este tipo de turismo, que está todavía, y seguramente seguirá estando muchísimo tiempo, muy por delante, muy por encima de cualquier otro tipo de turismo.

En cuanto a la participación —creo que se ha referido el señor Diputado a ella—, yo creo que está garantizada —él hablaba de tratar de buscar garantías— una participación total del sector, tanto en los sectores empresariales como sindicales, y también del conjunto de las Administraciones públicas.

En cuanto a la intervención del Estado en este sector, naturalmente tiene que estar, diríamos, limitada al respeto del marco competencial existente en nuestro país. De ahí que se hayan buscado esas vías de coordinación, de participación generalizada, y se pretende también, de alguna manera, que una de las conclusiones de estas Jornadas fuera la de crear a modo de un marco constitucio-

nal estable para esta cooperación, a través de un consejo asesor, o de la denominación que se quiera, pero con una cierta institucionalización de la participación de todos los sectores con facultades de propuesta, de estudio o de sugerencias de crítica también.

Consecuentemente, este proceso, que ha sido tildado por S. S. de excesivamente largo, parece que, dado el reparto competencial de nuestro país, es absolutamente necesario formularlo así. Quizás no estaría de más recordar que las competencias que la Administración del Estado tiene son dos: la promoción en el exterior y el incentivo a través del crédito turístico. Estas son las dos únicas competencias. Todas las demás —de ordenación, de vigilancia, de control— corresponden a otras Administraciones públicas, tales como la de urbanismo, ordenación del territorio, etcétera.

En este sentido, por supuesto que recojo, al igual que en el caso anterior del señor Vázquez y del señor Oliver, del Grupo Mixto, la inquietud que refleja esa preocupación por mejorar nuestra oferta y por mantener el sector turístico como líder que es en este momento y lo ha sido en los años inmediatamente pasados; es una inquietud y una preocupación compartidas, y también agradezco sus buenos deseos a través de este trámite que hemos iniciado con la participación general de todo el sector para llegar a unas conclusiones consensuadas, como suele decirse.

Por parte del CDS, el señor Martínez-Campillo se ha referido a un tema muy específico que tiene una influencia notable en lo que se ha producido, como es la fortaleza de la peseta, el tipo de cambio, que hace que la peseta sea una moneda muy fuerte y que nuestro país se haya convertido en un país más caro para muchos de los visitantes, sobre todo del área europea, no digamos del área norteamericana, aunque el número de visitantes de Estados Unidos es, desafortunadamente, más bajo que el procedente del área europea. De todas formas, esos repartos de visitantes también van a continuar en el inmediato futuro y nuestro mercado más potente seguirá siendo el de los países europeos más próximos.

En cuanto a la perspectiva del futuro, pensamos que el proceso de reconversión se ha iniciado, pues no aguarda las decisiones de estos distintos pasos que hemos ido señalando. El plan integral ayudará, incentivará y contribuirá a encauzar, en la mejor dirección posible, ese proceso, pero ya se ha iniciado. Hay que tener en cuenta que la utilización del crédito turístico, que puede ser un índice, desde hace ya dos años no se destina a la construcción de apartamentos o de apartoteles en las zonas de mayor oferta turística, sino que, por el contrario, se dedica exclusivamente a las construcciones de mayor calidad o a la modernización o a la creación de oferta en aquellos lugares donde era insuficiente o no existía. Esto se viene realizando desde hace dos años y algo parecido pasa con la aplicación de los incentivos regionales, que saben que no afecta a todas las comunidades, pero a las que afecta se aplica con estos mismos criterios.

No tenemos información suficiente, debo decirlo, de todas las comunidades autónomas. Sabemos que también

existen programas o iniciativas de ayudas diversas al sector. Pensamos que, con carácter general, se aplican con estos mismos criterios de darle calidad a nuestra oferta y de evitar que crezca exageradamente en determinadas zonas, lo cual nos parece inadecuado. Pensamos que se hace con arreglo a estos mismos criterios, pero en algunos casos debo confesar que no tenemos información suficiente y que, así como los planes o iniciativas de la Administración central del Estado son consultados con todas las comunidades autónomas, no hay un intercambio recíproco de información en el mismo sentido, aunque no en todos los casos.

De acuerdo con el reparto competencial, al Estado le corresponde una función de ordenación global de la economía y, obviamente, un sector de la importancia del turístico participa de este criterio (como ya se ha dicho aquí representa alrededor de un 9 por ciento de nuestro producto interior bruto, que es suficientemente importante) y a través de esa vía de coordinación estamos tratando de actuar por medio de la iniciativa de la Administración del Estado. Desde luego, en materia de ordenación del territorio, estamos en esa misma situación.

Quisiera llamar la atención de S. S., porque ha habido varias intervenciones respecto a las dificultades que a veces se presentan en supuestos concretos; pensemos, por ejemplo, en las competencias municipales. Realmente, las comunidades autónomas y los municipios son autónomos dentro de su marco legal competencial, y otra autoridad administrativa no tiene un poder preeminente sobre el municipio cuando está actuando dentro de las facultades que la ley le concede. Consecuentemente podemos tener un criterio generalizado, como creo que existe, de protección del medio ambiente en todos los órdenes, así como del llamado impacto visual. Podemos tener el criterio de que determinadas urbanizaciones perjudican al interés general en la forma en que se tratan de llevar a cabo, pero también hay que ver que muchas veces los municipios actúan dentro de lo que la ley les autoriza y pueden tener el criterio, muy legítimo, de que en el territorio de ese ayuntamiento ellos son muy libres de tratar de buscar elementos de promoción o puestos de trabajo para los habitantes de esos municipios, creando riqueza que han visto, si se establece en términos comparativos, que se ha creado en otros municipios limítrofes. Sabemos que se han realizado actos de urbanización que tienen difícil solución a estas alturas porque se han hecho en el pasado, pero este efecto de comparación con otros municipios y de considerar algunos que reciben un trato injusto cuando a ellos se les ponen dificultades o pegas para proyectos de urbanización similares a otros realizados tiene también su fundamento. Por ello es necesario en este campo actuar de una forma muy consensuada, entre todas las Administraciones públicas, para tratar de buscar algún elemento de compensación para esos municipios porque se sacrifican en aras a un interés general, que verdaderamente lo es, pero dejan de realizarse instalaciones, obras o urbanizaciones en su término municipal que, sin duda, acarrearían puestos de trabajo y una mayor riqueza de la que tengan en este momento.

El tema del reparto competencial y del respeto, de acuerdo con nuestras leyes, a lo que a cada Administración éstas le atribuyen, es un tema delicado que presenta bastantes problemas. Es un campo en el que hay que actuar por ese terreno de la persuasión o de la coordinación, porque cualquier otro no es posible de acuerdo con nuestro marco legal y con nuestra distribución competencial.

En este sentido y abundando en ello agradezco la intervención del señor Sedó, del Grupo Catalán (Convergència i Unió). Como está trazado el camino y acabo de insistir en él, le puedo garantizar que ése va a ser el tratamiento y que habrá un contacto, una reunión, un diálogo permanente con las distintas Administraciones públicas y también, obviamente, con el sector privado. Naturalmente, lo que son infraestructuras competencia de la Administración central van a estar incluidas también en este Plan integral, teniendo en cuenta que si tenemos un retraso en este nivel de nuestras infraestructuras con respecto al nivel medio de la Comunidad Europea, que puede ser el término de comparación que utilicemos, no es menos cierto que ese retraso se está acortando. También es evidente que en años anteriores, donde nos encontrábamos en una situación todavía más alejada de ese nivel medio de la Comunidad Europea, no había, sin embargo, inquietud en lo que a afluencia de turistas se refiere.

Sobre la posible incorporación a las jornadas ya me he referido al principio y, desde luego, con mucho gusto están invitados todos, tanto a título colectivo como individual.

En cuanto a la intervención del señor Camisón Asensio, del Grupo Popular, creo que algunas de sus afirmaciones o aseveraciones iniciales de alguna manera las he contestado. El reparto competencial es una referencia constante, y es lógico que así sea. Por lo que se refiere a la actitud del sector, que él ha calificado de impaciente, puede ser que una parte del sector lo esté. Cuando hay que resolver un problema es lógico que los que lo tienen sientan una impaciencia para llegar cuanto antes a la solución. Pero también debo decirle que, en nuestros contactos con los elementos más representativos del sector, hemos constatado que ellos consideran adecuado el procedimiento que se está siguiendo y que su valoración de la información y de las sugerencias contenidas en el libro blanco —creo que lo conoce su señoría— es altamente positivo. Creo que el libro blanco es un buen instrumento —sinceramente lo pienso— para el análisis de este sector. No coincido con su señoría —quizás tampoco estaba en su intención, ha sido solamente una expresión— en tener una actitud no positiva, también algo desdenosa hacia este tipo de trabajos. Creo que, aunque todos tengamos una intuición e informaciones más o menos fragmentarias sobre la situación de un sector, siempre es adecuado estudiarlo con seriedad, con método, y tratar de elaborar una posible tabla de soluciones, de decisiones o de actuaciones sobre la base sólida de unos estudios competentes realizados con solvencia, que es lo que hemos tratado de hacer.

Tiene razón su señoría en que no es lo más preocupante el descenso del número de visitantes del exterior, sino

la estabilización, que es lo que se está produciendo, de los ingresos medios por visitante. De todas formas, siguiendo un poco el orden de su exposición, en relación al libro blanco es verdad que no se contienen datos de 1990, no era posible; deliberadamente los datos estaban cerrados a 31 de diciembre de 1989, para contar con años completos. Tenemos, obviamente, alguna información de los meses transcurridos de 1990, pero ese método de presentar el trabajo justamente impedía introducir estos datos, aunque naturalmente se manejarán a lo largo de las jornadas.

En el asunto del IVA, en el que ha insistido mucho su señoría, antes de sacar unas conclusiones un tanto apresuradas creo que hay que esperar a que termine el debate de la ley de presupuestos y ver si, de acuerdo con lo que se había indicado, habrá una enmienda sobre este tema o no. Todavía no está cerrado el plazo, si no estoy mal informado, en cuanto a la tramitación en el Senado y, como digo, tendremos ocasión de comprobarlo conjuntamente, ver si las cosas se producen como hemos anunciado o de otra manera. Ese será el momento.

En cuanto a las medidas concretas que reclama su señoría, debo referirme a este Plan integral, sobre el que pensamos que se debe hacer de una forma sistematizada y convenida con el sector y con las distintas administraciones, porque, insisto, el Plan integral no debe ser, en nuestra concepción, un catálogo de buenos deseos o de medidas que se sugieren pero que luego no tienen una plasmación práctica, sino que ha de tener actuaciones que están en curso con el reparto y la programación de cada una de las administraciones responsables, y las actuaciones que se propongan han de tener también una imputación de responsabilidad en cuanto a su coste, además de esta misma valoración.

Por lo que se refiere a los tour-operadores y a la situación de Gran Bretaña, a la que se ha referido también su señoría, pienso que hay algunos temas en los que se puede ser voluntarista, pero no es muy práctico, y señalar que tiene que haber en España tour-operadores del volumen de los que hay en Gran Bretaña o en Alemania. En primer lugar, habría que hacer una referencia, aunque sólo fuera para situarnos —que yo creo que estamos perfectamente situados—, al libre mercado. Naturalmente, en España puede instalarse un tour-operador, desarrollar sus trabajos y alcanzar el nivel y las dimensiones que el mercado, las circunstancias, su inteligencia o su iniciativa le permitan. En cualquier caso, me parece que es evidente que los tour-operadores más potentes han estado, lógicamente, en los países de mayor emisión de turistas; al ser ellos los que controlaban esa emisión, es lógico que aparecieran en esos países. De ahí que, inicialmente, en Gran Bretaña, también en Alemania o en otros países, estén estas empresas más potentes.

Quisiera decir algo en relación con una información un tanto anecdótica, pero que yo creo que puede ser interesante. Con ocasión de la Feria de Turismo de Londres —estuve allí la semana pasada— tuve un encuentro con todos los principales tour-operadores, los que representan por encima del 70 por ciento del movimiento de viajeros que se producen en Gran Bretaña. En cuanto a instala-

ción de tour-operadores, todos empiezan a considerar muy interesante —y están ya en España— el mercado emisor español. Hay que señalar que, de acuerdo con estas cifras, en el último año el gasto de los turistas españoles ha crecido más de un 30 por ciento. Son unos turistas, por decirlo un poco coloquialmente, muy apreciados por los operadores turísticos. Son unos turistas como a nosotros nos gustaría que fueran los que nos visitan. Los españoles que salen al extranjero —son muchos ya, es un número muy considerable— gastan bastante, tienen un gasto medio, desde luego, muy superior al que tiene la media de los que nos visitan.

La información del conjunto de estos tour-operadores era coincidente en todos los casos: Se ha producido un incremento de las reservas de viaje con destino a España con respecto al mismo período del año anterior. En cuanto al negocio de estos tour-operadores, hay que señalar que el año 1988 fue el año récord en número de visitantes. Ellos consideran que fue un error, porque trataron de introducir en el mercado viajeros, turistas o visitantes de un nivel adquisitivo muy reducido y que solamente con una política de precios bajos, que los colocaba al borde de una situación económica difícil, pudieron entrar en sus circuitos de viaje; que no había sido una política correcta —había durado un período de tiempo muy corto y que en absoluto podía mantenerse. En ese año algunos tour-operadores ganaban una libra por cada viajero. Hay que decir también que algunos de ellos mueven cinco millones de viajeros. En este momento pueden tener un nivel de ganancia algo superior, pero no muy superior: dos o tres libras por viajero. Creo que esto explica bastante lo que significa introducirse en este mercado o en esta actividad para tratar de dar la talla frente a estos gigantes que operan en otros países y que, vuelvo a decir, han iniciado ya un proceso de implantación en nuestro país —todos los grandes están ya en España—, además del desarrollo que se ha producido en nuestras agencias de viaje, en nuestros tour-operadores.

Quisiera hacer una última referencia en cuanto al sistema contable de los dólares y los ingresos netos. Cuando habla de ingresos netos no sé si su señoría se refiere al saldo. Naturalmente, el saldo de la balanza turística está compuesto de los ingresos y de los pagos. Los pagos, como ya he dicho, han crecido de una forma verdaderamente asombrosa. Por consiguiente, el saldo va resultando más reducido, pero eso no quiere decir que los ingresos hayan experimentado una reducción al mismo nivel. Por el contrario, los ingresos tienden a mantenerse. Y en cuanto a la forma de medirlo, en dólares o en pesetas, yo creo que es adecuado medirlo en pesetas, pero no estará de más recordar que es el primer año en nuestra historia turística, que ya tiene unos cuantos, en que la medición de los ingresos se realiza en pesetas y a la documentación de cada uno me remito. La medición de los ingresos siempre se había realizado en nuestro país en dólares, con la excepción de este año, y, naturalmente, la medición en dólares sigue siendo un elemento digno de tener en cuenta.

Para concluir quiero contestar al señor Costa, en representación del Grupo Socialista. Por supuesto que agradez-

co muy sentidamente sus expresiones de apoyo en nombre de todo el Grupo.

Me he referido a un tema que es delicado y en el que tenemos que ser cuidadosos. Es una cuestión importante en lo que se refiere al tratamiento de los problemas del sector, y es la situación competencial. Coincidimos en el cuidado exquisito y en el respeto también exquisito que hay que tener con ello y, naturalmente, no podemos dejar de considerarlo.

Vamos a continuar haciendo un esfuerzo para el diálogo, como le decía al señor Sedó, y, por supuesto, hay que decir que hemos avanzado bastante en ese esfuerzo de coordinación con las distintas comunidades autónomas y también con otros niveles de la Administración, en concreto de la municipal. Insistimos en que el libro blanco, siendo un buen documento, es un instrumento abierto, sujeto a las distintas aportaciones y a las mejoras que puedan introducirse.

En cuanto a la promoción exterior y al mercado británico ya he hecho algunas referencias. Hay una información muy reciente, que viene de los propios tour-operadores británicos, que me parece del mayor interés y que en cualquier caso ha tenido un reflejo. Si aquí hay algún señor Diputado de alguna de nuestras principales comunidades turísticas, como Canarias, podrá confirmarlo. Pienso que está teniendo ya un reflejo en la temporada alta para Canarias, que es ésta que estamos pasando en estos momentos, y que las impresiones más negativas o más pesimistas afortunadamente no se han visto confirmadas, y en nuestro mercado turístico más difícil, que era donde se había producido la reducción más fuerte, que era el mercado británico, efectivamente hay unos síntomas de reactivación en los últimos meses. Esto es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS. SS., no hay un segundo turno en el Reglamento sino alguna intervención excepcional. Sin embargo, recuerdo a SS. SS. que tenemos cinco temas para debatir en el seno de esta Comisión y que, si utilizamos turnos extraordinarios, difícilmente vamos a poder cumplir el orden del día.

¿Hay algún Diputado que quiera utilizar el turno extraordinario? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Camisón por dos minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente, por su generosidad.

En primer lugar, para acusar la noticia respecto a que en el tema del IVA no todo está perdido. A nosotros esa situación nos retorna la esperanza y, por tanto, vamos a seguir muy atentos a ello.

En segundo lugar, hay un tema que no entendemos bien. Usted ha dicho, de acuerdo con nosotros, que los ingresos medios por visitante no suben; nosotros creemos que incluso bajan. Sin embargo, en los dos factores que pueden medir los ingresos —los ingresos reales y los pagos— lo que hace bajar el cómputo son los pagos, pero a nosotros no nos sale la cuenta, ya que si los visitantes bajan —y ahí están, por ejemplo, los datos de octubre 1989 a octubre de 1990—, con un decrecimiento neto de casi

dos millones de turistas, 1.885.000; repetir que si bajan los visitantes y los ingresos medios no bajan, necesariamente bajan los ingresos. La prueba es que las cifras oficiales que hemos leído en los partes en ese período de tiempo nos da una baja de ingresos de 163.000 millones de pesetas, lo cual vemos que no concuerda con sus afirmaciones.

Creemos que usted ha adoptado una postura de resignación que no es en estos momentos la adecuada y que hace falta una gran incidencia y competitividad, ya que estamos ante una situación muy seria en la que se está dando el caso extremo de que en los hoteles de playa se está llegando incluso a una guerra suicida de precios. Por miedo o presión de los tour-operadores se están pasando precios incluso inferiores a los de coste, con el peligro que ello supone de descapitalización o de no hacer las inversiones necesarias.

Resumiendo yo creo, señor Ministro, que no es momento de resignación sino de todo lo contrario. Ya que parece ser —y nos alegra— que está dispuesto a llevar hasta sus últimas consecuencias la batalla del IVA, que es un caballo de batalla nuestro, le animamos a que siga en esa dirección, ya que como decía al principio —y con esto termino— tenemos la impresión generalizada, entre nosotros y gran parte del sector, de que usted está bien intencionado en ganar la batalla de esta inquietante crisis, pero que está usted solo ante el peligro y que el Gobierno no le arroja en este tipo de medidas. Lo vamos a ver ahora dentro de unos días en el tema del IVA; esa va a ser la prueba de fuego. Usted tiene ahora la oportunidad de convencernos de que no es así.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vázquez por dos minutos.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Menos quizá.

Quiero decir al señor Barrionuevo que en ningún caso nuestro Grupo tiene una actitud desdeñosa hacia el turismo de sol y playa; al contrario. Sí tenemos una actitud no sé si desdeñosa, en cualquier caso de reserva, hacia una oferta turística basada fundamentalmente en sol y playa, que no es lo mismo. Si el turismo de sol y playa es el popular, para nuestro Grupo lo popular tendría que ser lo mejor; o sea, que no tenemos ninguna actitud desdeñosa sino, más bien, todo lo contrario.

Respecto a las ayudas a través de reducción del IVA, etcétera, a nosotros nos parece bien que se ayude al sector, pero no confundiendo sector con intereses exclusivamente empresariales o privados. En cualquier caso, esa ayuda pública, esa ayuda del Estado debería ir hacia aquellos bienes que consumimos todos los españoles y no exclusivamente una parte de los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro, al que ruego brevedad.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Seré muy breve. En el tema del IVA, en el que ha insistido el señor

Camisón, hay que remitirse naturalmente a los acontecimientos, como hacía antes, y respecto a si estoy solo ante el peligro exactamente igual.

Nuestra idea al hacer este Plan integral es naturalmente de coordinación, no sólo entre distintas Administraciones sino en el seno de cada una de las Administraciones, porque se refiere a temas que son competencia de diversos departamentos. Naturalmente este Plan integral tendrá que ser aprobado por los órganos ejecutivos de cada una de las Administraciones, sobre él tendrán que pronunciarse, y se convertirá no en un plan de un Ministerio sino en un plan del Gobierno, una vez sea aprobado.

En cuanto a los ingresos medios me parece que usamos conceptos distintos para la misma terminología. Los ingresos medios por visitante es el gasto medio por visitante. A eso es a lo que yo me he referido que está algo estancado. Crece, pero no en la proporción suficiente. Naturalmente —y en eso tiene razón S. S.—, si esos ingresos medios que he dicho que están estancados concuerdan con una reducción del número de visitantes, el volumen de las cifras absolutas también tiene que disminuir y reducirse. Esa es la diferencia de cómputo según la moneda que utilicemos. En pesetas se ha reducido en torno al 9 por ciento; en dólares ha crecido cerca del 6 por ciento. Esos son los datos hasta este momento.

Tiene razón su señoría. Efectivamente, el exceso de oferta en determinadas zonas de nuestro país es un problema que provoca una situación aparentemente paradójica, que respecto a la contratación de paquetes turísticos con los tour-operadores se produce una degradación, un envilecimiento de los precios, en algún supuesto, que coincide con unos precios exagerados, a nuestro modo de ver, de los servicios complementarios. Pensamos que ha crecido exageradamente el precio de estos servicios sin justificación precisa, pero esos precios excesivos —efectivamente tiene razón S. S.—, por este problema de exceso de oferta en algunas zonas, coinciden con un envilecimiento y una degradación de los mismos en la contratación que, ciertamente, perjudica al conjunto del sector.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por la información suministrada.

— **PARA ANALIZAR LA SITUACION DEL SISTEMA TARIFARIO APLICABLE A LA UTILIZACION DE LAS REDES DE TRANSMISION DE DATOS EN ESPAÑA, EN CONSONANCIA CON LAS TENDENCIAS DEL CAMPO DE LAS TELECOMUNICACIONES DENTRO DE NUESTRO ENTORNO EUROPEO (G. P. POPULAR) (Número de expediente 213/000056)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente solicitud de comparecencia, para analizar la situación del sistema tarifario aplicable a la utilización de las redes de transmisión de datos en España, en consonancia con las tendencias del campo de las telecomunicaciones dentro de nuestro entorno europeo, planteada por el Gru-

po Popular. Para responder a ese planteamiento tiene la palabra, en primer lugar, el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Presidente.

Señores Diputados, pido perdón anticipadamente porque la petición de información que se formula es bastante compleja. Voy a tratar de decirlo de la forma más clara de que sea capaz.

En primer lugar, hay que señalar que es muy difícil establecer una comparación de datos en los distintos países europeos sobre el precio de estos servicios, porque partimos de comparar elementos que dudosamente podemos calificar de homogéneos en cuanto a la estructura de tarifas, al tiempo que se mide, a las circunstancias incluso históricas, a las zonas territoriales a las que afectan; es decir, una serie de elementos que rompen esa posible homogeneidad en las comparaciones. Contamos con un informe reciente de la OCDE, publicado el 14 de febrero de este año, en el que se hace un estudio comparativo de las tarifas de los distintos países que forman parte de esta organización. En este informe se aprecian unos niveles de detalle y concreción bastante complejos en lo que se refiere a telefonía y digamos que entonces pueden ser comparables. Pero al tratar los servicios de datos, tanto los criterios como los resultados tienen, a nuestro modo de ver, un nivel superficial e impreciso. No obstante, con esta advertencia previa, trataré de concretar en la medida de lo posible mi respuesta.

En el caso español hay en este momento tres modalidades de servicios de transmisión de datos. Por una parte, la denominada red telefónica conmutada, RTC; por otra parte, la red pública de datos por conmutación de paquetes, le denominada red Iberpac; y por último, el alquiler de circuitos para datos. La transmisión de datos, el primer grupo, la red telefónica conmutada, a partir del decreto sobre liberalización de «modems», de 19 de diciembre de 1989, tiene como tarifa exclusivamente la aplicación de las tarifas de telefonía, de voz; consiguientemente, pienso que podíamos apartarlo de nuestro examen. En la red telefónica conmutada las tarifas son las mismas que las correspondientes a los servicios de telefonía comparables. En las otras dos de transmisión específica de datos, en la red pública de datos por conmutación de paquetes, la red Iberpac, solamente podemos considerar determinados servicios. El señor Camisón, que seguramente es quien hace la pregunta y es experto en estos temas, quizá podrá comprenderlo en mayor medida. Nos referiremos a los servicios X.25, que son los que permiten una comparación en el entorno europeo, ya que los servicios RSAN no tienen equivalente en otros países de la Comunidad Europea.

Por otra parte, para tratar de homogeneizar los distintos conceptos tarifarios, me referiré a tres criterios: la cuota de conexión, la cuota de abono y las cuotas de utilización de la red. Las cuotas de utilización de la red, señorías, a su vez pueden subdividirse en dos: una cuota por caracteres cursados y otra por comunicaciones; es decir,

por llamada establecida y por minuto de utilización.

Pido disculpas, como hace un momento, pero ya señalaba que el tema es bastante complejo. Todavía se podrían citar algunos otros elementos diferenciadores, porque estructuras que parecen semejantes luego adquieren también diferencias. Por ejemplo, en España existen descuentos por volumen, es decir, que a los usuarios que llegan a un determinado nivel de tráfico se les aplican unos coeficientes correctores para premiar su mayor utilización; o, dicho de otra forma, se aplican unas tarifas según la utilización de mínimos. Recuerdo que en España existen tres horarios para aplicar tarifas: el normal, el comercial y el reducido.

Con todo este preámbulo, por el que una vez más reitero mi petición de disculpas, podríamos decir que en España, en lo que se refiere a la cuota de conexión, la tarifa es baja, casi la mitad que la media europea. En lo que se refiere a la cuota de abono, está algo por encima de la media europea, salvo en una velocidad de información, la de 2.400 bits por segundo, en que está nivelado con la media europea. Y en cuanto a las cuotas de utilización o de tráfico, son más altas en España en cuanto al volumen de información transmitido y algo más bajas en cuanto al tiempo de utilización.

Para terminar, me permito recordar que la red Iberpac que es un servicio de datos avanzados, se puso a disposición de las empresas españolas con un adelanto considerable respecto a la existencia de estas redes en otros países europeos. Es una herramienta importante para el desenvolvimiento de algunos sectores empresariales y hay que decir también que se ha incorporado una tecnología propia, los equipos Tesys, que compiten con éxito en el campo internacional. Sin cansar más a SS. SS., pienso que esto es lo que puedo informar sobre esta materia.

El señor **PRESIDENTE**: Para hacer los planteamientos correspondientes a esta solicitud de comparecencia, tiene la palabra el señor Camisón, que es quien la ha solicitado.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, nosotros formalizamos su comparecencia, que agradecemos, en cuestión de ajustarla a nuestro entorno europeo de una forma explícita y, por tanto, a ese nivel voy a referirme sobre todo.

Debemos empezar, por tanto, midiendo las consecuencias que para España tienen las directivas comunitarias en el sector de las telecomunicaciones. Señor Ministro, pronto hará un año que el Consejo de Ministros europeo aceptó el contenido de la Directiva sobre la competencia de servicios presentada por la Comisión, lo que significa el fin del monopolio telefónico en los doce países miembros en todo lo que no sea el servicio de telefonía de voz y la explotación de la infraestructura de la red. La Directiva, que no se aplica por supuesto al télex, liberaliza, por tanto, no sólo las llamadas a servicios de valor añadido, ya en competencia prácticamente en todos los países de nuestro entorno, sino también las redes de transmisión de datos. La Directiva fue tramitada por la Comisión, como sabe el señor Ministro, no en base al artículo 100 del Tra-

tado de Roma, que se refiere a procesos de armonización de todas las legislaciones de los países miembros, sino, y de una manera sorpresiva, en base al artículo 90.3, que invoca la defensa de la competencia. Pues bien, este procedimiento suponía que la propia Comisión podía aprobarlo incluso sin dar cuenta al Parlamento Europeo ni al Consejo. Pero como estaba también en debate la otra directiva, la de redes abiertas, o sea, la Directiva ONP, «Open Network Provision», se siguió, como sabe el Ministro y ya nos lo ha dicho en una ocasión, el proceso de estudiarlas conjuntamente. Se llegó a la conclusión de aceptar por parte de la Comisión el no liberalizar las redes de datos hasta primeros de enero del año 1993 y permitir que esta aprobación dé las licencias para las redes competitivas y se puedan poner en condiciones de cobertura territoriales y algunas semejantes. La reventa pura del uso de circuitos alquilados se va a liberalizar igualmente en 1993, al tiempo que la red de datos se ha admitido que para aquellos países con infraestructuras poco desarrolladas, como es el caso de España, la tal reventa pura no entrará en vigor hasta el año 1996.

Hago esta historia porque, como consecuencia de ella, hubo tres países que han interpuesto pleito por la Directiva relativa a la competencia; Bélgica e Italia por el procedimiento utilizado —el artículo 100— y España por otra razón distinta, porque pretende la moratoria hasta 1996 para que se aplique no sólo a la reventa de circuitos alquilados sino también a la liberalización de las redes de datos. Este deseo español de aplazar esta homogeneización con Europa nuestro Grupo entiende que es una confesión por parte del Gobierno español de que va atrasada respecto al movimiento europeo en esta materia, ya que es la única razón que explica la timidez a la hora de tomar este tipo de decisiones.

La Directiva de redes abiertas fija las condiciones en que los monopolios deben ofrecer las infraestructuras, la red conmutada de voz y, especialmente, las líneas alquiladas a los proveedores de servicios de valor añadido o de redes de datos que se apoyarán obligadamente en aquellas, y contiene las provisiones para la armonización de interfases técnicas, condiciones de uso y los principios tarifarios que son los que nos ocupan esta mañana. Puede decirse que el impacto de esta Directiva —puesto que es necesario acomodarse a lo que está exigiendo la Comisión Europea, tanto en la de redes abiertas como en la de competencia— va a ser tremendamente fuerte porque estamos muy lejos de la situación europea. Sabemos —y el señor Ministro lo acaba de confirmar— que en España, en relación a las tarifas básicas, la tarifa urbana está muy lejos de cubrir los costes de este servicio, la tarifa interurbana puede decirse que está equilibrada y, sin embargo, la tarifa internacional es muy superior. Algo se ha hecho recientemente, este año, para de alguna forma intentar ajustarlos, aunque creo de una forma tímida, porque el ajuste que se ha hecho este año más que una subida debía haber sido una adecuación, porque, si la tendencia europea consiste en equiparar estas tarifas con los costes reales, posiblemente la solución no está en subir sólo las tarifas sino en bajar los costes para que, por lo menos, estemos en igualdad de condiciones.

El resultado de todo esto, señor Ministro, es que la tarificación de los servicios para datos, tanto de alquiler de circuitos punto a punto como la red de datos, o sea Iberpac, está más desproporcionada con los costes de servicio y se puede afirmar que el beneficio global de nuestra compañía operadora, la Telefónica, en estos momentos procede precisamente de estos servicios, así como de las conexiones internacionales. Por tanto, las nuevas condiciones dejan al servicio de datos sin competencia, por lo que sus tarifas deben bajar considerablemente. Como consecuencia de no haberse realizado esto, y en lo que se refiere al servicio internacional, se ha generalizado la práctica de llamar desde el extranjero en lugar de hacerlo desde España, por lo que la tarifa que se paga es la del país de que se trate. Sin embargo, el problema vendrá cuando se permita la reventa de los circuitos alquilados, porque, utilizando éstos, los nuevos operadores podrán desviar el tráfico interurbano hacia las rutas más usuales, siendo la única solución al problema la de convertir el sistema de tarifas en uno que responda a los costes de los servicios y que, por tanto, no deje oportunidades a la competencia que se nos viene encima. Hay una gran resistencia política a este ajuste que no sólo es subir, señor Ministro, a lo mejor consiste en bajar los costes y equiparar a las tarifas urbanas, que es a lo que el Gobierno tiene tanto miedo —por llamarlo de alguna forma— debido a su influencia directa en el IPC. Luego vamos a ver que todo lo que decimos concuerda perfectamente con los estudios más serios realizados a nivel europeo, por ejemplo, el estudio OVUM, del que disponemos, donde vemos que el tratamiento que se da a la situación española concuerda con el análisis que yo estoy haciendo aquí en este momento.

La Compañía Telefónica y el Ministerio que usted preside intentan reorganizar el tema para que este sistema de tarifas responda a los costes, como decía, de una forma tímida, puesto que hay un intento claro de ir retrasando años y años el que nos vayamos equiparando, y estamos llegando a que la situación de los actuales desequilibrios nos están llevando a la verdad, la verdad que hoy nos preocupa, y es que las tarifas para datos no se han iniciado todavía en España en la dirección de equilibrarlas respecto a los costes. Usted mismo ha dicho que hay una gran disociación entre estas tarifas y los costes, con lo cual estamos entrando en un terreno que nos puede crear grandes problemas. Efectivamente, todo este tema se nos puede ir complicando a la larga puesto que hay un deseo de Telefónica —yo creo que justo— en el sentido de que se hubiera pactado una solución para varios años, deseo que la compañía no consigue, pero que puede provocar un gran desequilibrio financiero de la Compañía, sobre todo en un momento en que necesita grandes cantidades para invertir porque, en inversión, si no se hiciera esto nos íbamos a quedar totalmente atrás.

Otro problema importante —éste de índole legislativa—, que ya hemos dicho en alguna ocasión, es que la reforma de la LOT, señor Ministro, se hace absolutamente imprescindible, cada día más. Hay que reformar el artículo que sitúa las redes de datos dentro del monopolio, el que prohíbe la reventa pura de los servicios portadores y

el que considera servicio público los de valor añadido sobre las líneas alquiladas. También debieran reformarse los artículos que exigen la homologación de frontera, en vez de en el momento de la conexión de los aparatos a la red. Es el momento de recordar al señor Ministro que todo lo que hay que modificar en la LOT ahora, y que va a ser totalmente inevitable, concuerda con las enmiendas que este Grupo defendió en su momento a la LOT. Tengo que recordarle una vez más, señor Ministro, que todo esto va unido a esos dos grandes retrasos que tenemos, que incluso recientemente he planteado ante el Pleno de esta Cámara, que es el nuevo contrato de la Compañía Telefónica con el Estado y el Plan Nacional de las Telecomunicaciones, habida cuenta de que hay un nuevo factor preocupante, que estoy seguro de que al señor Ministro le preocupa igual que a nosotros, y es que estamos entrando en este aspecto del futuro de Telefónica en una fase de caída de la demanda, lo cual puede hacer variar totalmente el escenario.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, voy a terminar, pero vuelvo a resaltar la trascendencia del tema en un momento crítico para el sector.

Quiero hacer referencia al informe OVUM, que he mencionado, que concuerda exactamente con todo lo que acabamos de explicar. El informe se refiere a una serie de operadores, entre ellos el español, y fija en cuatro los factores más importantes, que son los que se deben tener en cuenta para ir a ese objetivo de que las tarifas sean reflejo fiel de los costes. Uno de ellos es que se haga intervenir la competencia; otro es que algunos servicios individuales están obligados por el hecho de conseguir un beneficio, caso clásico el español; otro es que también está ahí el alcance que puedan tener las tarifas que determinan las consideraciones políticas con más importancia que las comerciales; y otro, la falta de una distribución adecuada de los llamados costes en las administraciones de las telecomunicaciones. Pues bien, estudiadas una serie de aplicaciones telefónicas de nuestro entorno europeo, que es el objetivo de la comparencia, nos encontramos, sumando estos factores y haciendo el diagrama correspondiente, con que el informe OVUM llega a un final que arroja una cifra que son la marca resultante para la influencia del coste sobre las tarifas. Termina con unos diagramas realmente ilustrativos, con dos grupos. En el primero, los que están basados en los costes y que van camino de la realidad, que son las administraciones francesa, sueca y las dos británicas, la «British Telecom» y la «Mercury»; y en el segundo grupo, que está muy lejos de los costes, están Alemania, Italia y, en la cola de todos, España. A la misma conclusión llegamos cuando el estudio OVUM analiza los costes de los circuitos alquilados y hace la comparación de estos. Llega a la conclusión de que en países como Suecia y Reino Unido hay cierta relación entre los costes y los precios, pero cuando llega al resto de las administraciones de telecomunicación estudiadas y

refiriéndonos al circuito alquilado de tipo analógico, concretamente al nacional de 9.6 Kbits por segundo, los divide en dos, en un grupo incluye a Italia, Francia y Alemania, que ve un distanciamiento sobre los costes de estas tarifas del orden de cuatro veces y, cuando aparece España, llega a la conclusión de que es nada menos que doce veces, con lo cual el diagrama es realmente impresentable, pues hay una serie de países más o menos uniformes y de pronto surge un rascacielos que es el español.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que se ajuste al tiempo en las intervenciones. Creo que las intervenciones no por ser más largas son más eficaces. Le ruego que se ajuste a los tiempos porque, si no, no podemos tramitar todos los temas que tenemos en el orden del día.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Estoy terminando, señor Presidente.

Estoy haciendo referencia a los cargos por el uso del volumen, que el Ministro citó como con cierta satisfacción. He de decir que el informe OVUM, cuando enjuicia este concepto, lo califica con los terribles términos siguientes: Es muy duro justificar la tarifa española en este tema, el de las cargas por el volumen. Y otra vez el diagrama se dispara de pronto como un rascacielos, y es el caso español.

Termino, señor Presidente, indicando que las conclusiones son claras, que España es el país de toda Europa que ahora está más alejada del objetivo de ajustar las tarifas a los costes. Esto es todo, señor Presidente, de momento.

El señor **PRESIDENTE**: Grupos que desean fijar su posición. **(Pausa.)** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Quisiera decir, en nombre del Grupo Socialista, que con lo dicho por el señor Ministro respecto a este tema tan monográfico y con las enormes dificultades que hay de comparación, digo que con ese preámbulo que ha hecho el señor Ministro está dicho prácticamente todo respecto a las dificultades. Por tanto, no voy a incidir en ello. Haré simplemente unas puntualizaciones sobre algunos temas que preocupan a nuestro Grupo e inevitablemente a algunas cosas que nuestro Grupo oye, porque interviene en último lugar. Ello no significará en ningún caso, evidentemente, que nuestro Grupo vaya a entrar en debate con ningún otro grupo sino a fijar su posición respecto a la comparencia del señor Ministro.

Me parece que es bueno que, cuando se habla de estos temas, se reconozca de entrada que no es nada fácil comparar tarifas si antes no hablamos de estructura de costes. Y al igual que pasa con las tarifas eléctricas (el señor Camisón sabe algo, refiriéndome al Grupo Popular, porque en esta Comisión hablamos de muchas de estas cosas), es bastante difícil la armonización porque la estructura de costes de las distintas PTT u operadoras en los dis-

tintos países europeos es muy variada y poco conocida; la estructura de costes de las PTT europeas, en general, es poco transparente. Hago la similitud con las tarifas eléctricas porque estamos en una situación bastante similar respecto a ese asunto.

Por otra parte, no es bueno mezclar cosas distintas. Por ejemplo, no es bueno mezclar tarifas en lo que se refiere al servicio telefónico básico, a la red telefónica conmutada, con lo que es pura y específicamente transmisión de datos, porque no es lo mismo tampoco. En consecuencia, no me voy a referir a la red telefónica conmutada, como ha dicho el señor Ministro, porque no es objeto de la petición de comparecencia de hoy —yo lo entiendo así— y sí me referiré un poco más a la transmisión de datos.

Yo creo que cuando se entiende, como lo hace España, que es conveniente retrasar algo la liberalización, no se está reconociendo por parte de España que vayamos con retraso respecto a otros países, aunque inevitablemente en algunas cosas vayamos con retraso respecto a unos y con adelanto respecto a otros, evidentemente; lo que se está diciendo exclusivamente es lo que comentaba hace un momento, que hay enormes dificultades. Hay que conocer primero la estructura de costos y hay que producir una armonización de tarifas paulatinamente. Hay que hacerlo con cuidado porque al Grupo Parlamentario Socialista le parece que en esto, como en tantas cosas, España no puede quedarse a la cola de lo que es armonización de todo tipo en Europa, pero España debe velar también por sus propios intereses a la hora de establecer esa armonización. Lo que no podemos hacer es desmantelar por desmantelar, para dar gusto o para favorecer a determinadas PTT o a determinados países en concreto. Nos parece bien la armonización, pero nos parece (y el Gobierno español tiene la responsabilidad y la obligación de hacerlo, lo está haciendo y tiene todo el apoyo del Grupo Socialista) que cuando haya que tomar medidas hay que mirar, en primer lugar, los intereses españoles, porque los demás países miran también sus propios intereses. Ir de quijotes permanentemente en lo que a liberalización se refiere es un peligro bastante grave, si no somos un poco responsables de lo que estamos haciendo. Por tanto, en la política de telecomunicaciones como en las demás, el Gobierno tiene todo el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, como sabe el señor Ministro.

En Europa las tarifas, hoy por hoy, al igual que en España tampoco se están equilibrando respecto a los costes, por lo que comentaba. Y terminaré diciendo, porque yo creo que la cosa no da para mucho más, que hay un informe de la OCDE, que ha citado el señor Ministro, el informe que se publicó el día 14 de febrero de este año, que viene a decir que el uso selectivo de estadísticas comparativas puede utilizarse para demostrar casi cualquier cosa, con lo cual la propia OCDE está reconociendo que hacer aquí estadísticas comparativas entre estructura de costes, estructura de tarifas y, desde luego, entre las distintas PTT europeas es bastante difícil y se puede utilizar la demagogia como se quiera. En este momento, cualquiera que conozca un poco el tema puede abogar porque se baje una tarifa y a los dos minutos siguientes utilizar

otros argumentos también abundantes para pedir que se suba. Por tanto, estamos hablando de un tema complejo y difícil.

Termino, señor Presidente, mi intervención. En este momento se está elaborando una directiva comunitaria, la ONP. A nosotros nos parece que es bueno que a la hora de armonizar tarifas, y a la hora de armonizar estructuras de costes, lo hagamos de acuerdo con las decisiones que el Consejo de Ministros comunitario vaya tomando, de acuerdo con las directivas y los reglamentos que la Comunidad vaya elaborando y, evidentemente, defendiendo siempre —no podemos dejar de tener esa perspectiva— los intereses de nuestro país. Por tanto, nuestro Grupo Parlamentario entiende que es bueno que se vaya produciendo la armonización, es inevitable, por otra parte, pero esa armonización debe hacerse paulatinamente, debe hacerse con cuidado y debe hacerse, desde luego, mirando los intereses de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): El señor Camisón en su intervención de réplica se ha referido a una serie de temas que me parece a mí que son, por supuesto, interesantes (eso yo no lo discuto) pero que no son estrictamente el objeto de la petición de la comparecencia, que me permito recordar era para analizar la situación del sistema tarifario aplicable a la utilización de las redes de transmisión de datos en España, en consonancia con las tendencias en el campo de las telecomunicaciones dentro de nuestro entorno europeo, ésa era la rúbrica del orden del día.

He tratado de contestar a esta petición de información, señalando la complejidad y las dificultades reales de una comparación homogénea en la Comunidad Europea y, en general, entre los distintos países. Como aclaración suplementaria a lo ya dicho, debo indicar que el objeto fundamental de nuestro recurso —y en esto coincidimos con la totalidad de países de la Comunidad— es considerar que no es correcto el procedimiento utilizado por la Comisión para las directivas sobre liberalización. Pensamos que el Parlamento Europeo debe ser consultado y, desde luego, el Consejo debe decidir y que esa vía utilizada por la Comisión —vuelvo a decir que en ese punto coincidimos con los demás países miembros comunitarios— no es correcta. Ese es el motivo fundamental de nuestra impugnación. Luego hay —por qué vamos a negarlo y lo ha descubierto el Diputado señor Torres, del Grupo Socialista, pero es un descubrimiento que no tiene por qué estar oculto— un deseo de proteger ciertas fuentes de financiación, que es perfectamente legítimo, cuando es bien conocido que nuestro país está sumergido, en materia de telecomunicaciones, en un esfuerzo inversor verdaderamente impresionante. Si hay determinadas tarifas que sabemos que no cubren el precio de costo del servicio y, al mismo tiempo, hay que realizar esas cuantiosísimas inversiones para

situar el nivel de nuestras telecomunicaciones a los más avanzados de la Comunidad Europea, es obvio que la Compañía Telefónica tiene que obtener sus recursos de otras tarifas. A lo largo de este tiempo se está produciendo un reajuste —lo ha señalado el señor Camisón— y se está tratando de aproximar al coste. Pero cuando el señor Camisón se ha referido a lejanía con respecto al coste, hay que decir que existen dos: una por debajo del coste y otra por encima. En el supuesto de las tarifas internacionales o de las tarifas sobre transmisión de datos —ya hemos visto que hay diferentes clases de tarifas a comparar— en algunos supuestos están más elevadas, ciertamente. Pero, como también tenemos otras tarifas del servicio telefónico considerablemente más bajas que no llegan a cubrir el coste, es obvio que actúa, dentro de nuestra principal operadora, este marco tarifario de compensación de unos servicios con otros y, en su conjunto, de obtención de recursos suficientes para afrontar ese nivel de inversiones elevadísimo que estamos exigiendo.

Consiguientemente —y con esto ya entro en lo que ha señalado el señor Torres, del Grupo Socialista—, es verdad —insisto en ello— que es difícil la comparación, que es un tema suficientemente complejo en el que no se da transparencia como para que podamos obtener conclusiones definitivas, pero tampoco hay por qué negar que en algunas tarifas estamos por encima de la media europea y en otras estamos más bajos. ¿Que hay que ir ajustándolo en el tiempo? Ciertamente, pero también requerimos ese tiempo, porque ese ajuste ha de hacerse de una manera progresiva y no súbita, porque se causarían graves trastornos en nuestro mercado. No es tanto, pues, un proceso de retrasar la liberalización —concepto con el que estamos de acuerdo— como un deseo de poder atender de manera suficiente nuestra obligación de colocar nuestras telecomunicaciones al nivel de los países más avanzados. El ajuste tarifario va a continuar para aproximar éstas a que cubran los costos en primer lugar y, en segundo lugar, a que puedan establecer términos de competencia válidos con otros países europeos, pero tenemos que mantener algunos equilibrios indispensables. **(El señor Camisón pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno de réplica, pero cabe la utilización excepcional de un turno por dos minutos. El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a intervenir solamente para matizar algún aspecto.

Se ha dicho hasta la saciedad que se trata de un tema muy difícil y complejo; más que difícil y complejo diría que es oportuno y trascendente. Es el momento de abordar este tema y por eso mi Grupo ha pedido esta comparecencia.

Señor Ministro, toda mi exposición ha ido a justificar la tendencia de las tarifas para ir las aproximando cada día más a los costes, que es justamente el objetivo. Mi actuación ha sido en ese sentido y no creo que me haya salido del objetivo de la comparecencia.

Efectivamente, hay dos tendencias para salirse de los

objetivos: una al alza y otra a la baja, como dice el señor Ministro. Las tarifas de transmisión de datos están por encima de la media y eso es lo que nos preocupa. Hemos oído hablar de las tarifas de transmisión de datos, no de las de Telefónica que ya hemos hablado más veces, y de las que hablaremos en un futuro, y nos preocupa que dichas tarifas de transmisión de datos están más altas que las de nuestro entorno. Efectivamente hay otras que están más bajas, pero en esa disyuntiva el resultado es un desequilibrio que no es bueno mantener por más tiempo.

Todas las recomendaciones que se hacen al Gobierno es para ir ajustando sus tarifas a los costes, en eso coincide el citado informe OVUM, y se basan en cuatro objetivos fundamentales: El primero, es intentar por todos los medios disminuir el control de los Gobiernos sobre los operadores de las telecomunicaciones y en España, señor Ministro, ese control es máximo y en estos momentos puede que vaya en la dirección de estar entorpeciendo el desarrollo que se está consiguiendo en toda Europa. La segunda condición que se pide a los países que quieren llegar a ese objetivo es que cada servicio de comunicación debe estar dotado de su correspondiente centro autónomo para determinar su correspondiente beneficio; otro es introducir de verdad la competencia y el cuarto es hacer una distribución completa de los costes dentro de cada administración de las telecomunicaciones.

Mi pregunta es si realmente el Gobierno español va en esa dirección porque una de las conclusiones que venimos manejando en varios documentos, y en el que manejo hoy también, dice tajantemente, cuando estudia el caso anterior, que la LOT (y vuelvo al tema porque es nuestro instrumento en estos momentos) no especificó debidamente cómo se debían regular las tarifas de las telecomunicaciones —quedó ahí una laguna— porque sólo dio algunos grandes objetivos y los pequeños detalles los dejó para que los decidieran las comisiones regentadas por el propio Gobierno español.

El final de este informe, señor Ministro, y con esto termino, dice que la operadora española, Telefónica, ha estado deseando desde hace mucho tiempo llegar a ese objetivo de ajustar las tarifas a los costes pero el gran freno ha sido el Gobierno español que ha ido en contra de las tendencias europeas. Esa es la cuestión que yo rogaría al señor Ministro nos clarificara esta mañana, si es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro al que ruego brevedad.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Seré breve, señor Presidente.

En primer lugar, quiero negar la mayor preocupación que estaba en la introducción de esta segunda intervención del señor Camisón en cuanto a que el control gubernamental sobre el funcionamiento de las telecomunicaciones, o fijación de tarifas en España, es máximo respecto al estándar europeo, y tengo que decirle que no es así. En todos los países de Europa, excepto en Gran Bretaña, hay una sola operadora de los servicios de telecomunica-

ción. Efectivamente, Gran Bretaña es un mercado más liberalizado que el nuestro y su situación en cuanto a los operadores es también más liberalizada. Respecto al funcionamiento de estos operadores en los distintos países europeos, hay que recordar que en nuestro país es una empresa privada, donde la participación del capital del Estado es minoritario (es la mayor minoría pero es minoritario), mientras que en una gran parte de los países europeos, por el funcionamiento de los PTT, forma parte de la administración directa del Estado la administración de los servicios de telecomunicaciones. Esa todavía la regla en la mayor parte de los países europeos.

En cuanto a la fijación de tarifas —me he referido ya a ello al informar a S. S.— sabe que en el último ajuste de tarifas de los servicios de telecomunicación, se procedió a esa aproximación, tanto las tarifas de servicio de datos como internacionales permanecieron sin cambio, incluso se produjeron reducciones en algunos elementos tarifarios y se incrementaron las tarifas urbanas.

Ese ajuste tarifario tiene que continuar, pero obviamente me he referido a que hay que hacerlo con prudencia y de una manera paulatina, porque si no se crean distorsiones en la situación existente que pueden ser graves. De todas formas, acojo con mucha satisfacción las expresiones del señor Camisón, porque con ello cabe prever que en próximos ajustes tarifarios va a haber un apoyo total de su grupo a las tarifas que se incrementen de acuerdo con esta apreciación.

— **PARA INFORMAR DE LAS REDUCCIONES DE INVERSIÓN EN CERCANÍAS, PLAN DE TRANSPORTES A GRANDES CIUDADES, CARRETERAS Y PUERTOS. A SOLICITUD DEL GRUPO IU-IC (Número de expediente 213/000113)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente solicitud de comparecencia, para informar de las reducciones de inversión en cercanías, plan de transporte a grandes ciudades, carreteras y puertos, planteada por el Grupo de Izquierda Unida. Naturalmente, señor Ministro, solamente tiene que referirse a los temas que sean de su competencia.

Tiene la palabra para una primera intervención.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**(Barrionuevo Peña): Señores Diputados, en primer lugar, para matizar la afirmación que hay implícita en la petición de información sobre que se han producido reducciones en las inversiones del plan de cercanías. Veamos.

Dentro del plan para grandes ciudades, el plan para el transporte de cercanías preveía para el período 1990-1993 las siguientes inversiones: en infraestructura, 97.500 millones; en material móvil de Renfe —luego hablaremos de FEVE— 100.000 millones. Para 1990 las previsiones de inversión —y detalle— eran: 4.000 millones para Madrid —me estoy refiriendo a infraestructura—, y se han contratado 3.934; para Barcelona, 2.000 y se han contratado

1.700; para Sevilla y Valencia, 1.000 y se han contratado 1.009; para Asturias 2.000 y se han contratado 2.305. Quedaba una partida de 1.000 millones de material móvil, al que me referiré posteriormente. Por consiguiente, de los 9.000 millones previstos para infraestructuras, en 1990, al día de la fecha se han contratado 8.948; teniendo en cuenta que todavía le quedan algunos días al año, parece que sí se han cumplido las previsiones en cuanto a inversión en infraestructura.

Para años sucesivos las previsiones de inversión en infraestructura —que recuerdo están contenidas en los anexos del presupuesto para 1991— son las siguientes, redondeando un poco las cifras: 20.500 millones, en 1991; en 1992, 33.400 y en 1993, 34.000; en total, 88.000 millones. Sumando esta cantidad a los 9.000 ya comprometidos en 1990, vemos que se cumple el programa previsto que era una inversión total de 97.000 millones. Ciertamente, debo aclarar (porque antes decía el Diputado señor Torres que con las cifras y las estadísticas casi se puede justificar todo, pero no trato de ocultar la realidad a S. S.) que ha existido una redistribución interna de las inversiones en este período, y con respecto a lo solicitado inicialmente por el Ministerio de Transportes, se han reducido 9.000 millones en la inversión de 1991 que se ha redistribuido entre los años 1992 y 1993, pero el conjunto de la inversión —y esa era mi afirmación inicial— no se ha reducido, se mantiene en su integridad. Esto en lo relativo a infraestructura.

En cuanto a material móvil para Renfe, la inversión prevista era de 100.000 millones. El proyecto de presupuestos para 1991 tiene una dotación de 22.553 millones de pesetas para material móvil. A nuestro modo de ver, esta dotación para 1991 es adecuada para que con una distribución por anualidades, a la vista de las ofertas que se reciban, permita contar con todo el material previsto en ese período 1990-93, que es el de ejecución del; plan de transporte de cercanías. Recuerdo que el concurso de material móvil de Renfe, está en período de recepción de ofertas, que concluye este mismo mes, y respecto al material móvil de FEVE se encuentra en proceso de estudio de las ofertas recibidas.

Quizá como aclaración inicial, por ejemplo, en lo que se refiere a actuaciones en las cercanías de Madrid, podríamos decir que la situación en este momento es la siguiente. Se ha reforzado la potencia de alimentación de energía con nuevas subestaciones móviles en Parla, Fuenlabrada, Embajadores y Atocha, que empezaron a dar sus servicios en el pasado mes de octubre. En los Presupuestos Generales de 1991 figuran las siguientes dotaciones: para cuadruplicar la vía desde Coslada a Alcalá, 1.488 millones —habrá 1.000 adicionales en 1992—; para la conclusión del túnel de Embajadores-Atocha, 1.085 millones; para la Estación de Atocha, 4.450 millones; y todavía habrá algo en 1992.

Finalmente, en lo que se refiere al transporte urbano, hay que decir que los compromisos asumidos a través de los correspondientes contratos-programa que, como saben, es una subvención a la entidades explotadoras de 20 pesetas por viajeros, estos compromisos se mantienen sin

ninguna modificación en el proyecto de presupuestos del año 1991.

Me había comprometido también a hablarle de FEVE. Para 1991 está previsto un gasto en inversiones de 6.300 millones que pueda detallarle: en el triángulo Oviedo-Gijón-Avilés, 2.380 millones; en Santander, 1.730 millones; en Bilbao, 620 millones y en otras inversiones difícilmente territorializables, otros 1.000 millones adicionales. Como le he dicho, está pendiente de resolución el contrato de adjudicación de material móvil a esta empresa.

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

Para plantear las posiciones del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Comprenderá que en los términos en que el señor Barrionuevo ha planteado la intervención, resulta complicado exponer ahora la mía, porque cuando yo pedí la comparecencia del Gobierno, era fundamentalmente para que el Gobierno explicara a mi grupo cómo se recogía presupuestariamente lo que se decía en un documento que es unitario. Es un documento que habla del Plan para el transporte en las grandes ciudades y que habla tanto de carreteras como de ferrocarriles. Me imagino que si este documento se hizo unitariamente, porque fue posible que lo hiciera el Gobierno, alguien podrá responder unitariamente de los contenidos de ese documento y de su reflejo en los Presupuestos Generales del Estado de los años 1991, 1992, 1993 y 1994.

Todavía tengo la esperanza de que el señor Barrionuevo pueda responderme a todo ello, porque quiero creer que en el Gobierno —y esto es buena muestra de ello— se plantea una coordinación entre todos los modos de transporte y quiero creer que cuando se plantea un Plan de transporte en las grandes ciudades se repartirán cargas entre el ferrocarril y las carreteras y habrá una cierta racionalidad en el gasto.

Por eso, en esa creencia, cuando he leído los Presupuestos Generales del Estado, y no solamente los que se plantean cara a 1991, sino también los que se plantean como programas de 1992, 1993 y 1994, he visto sustanciosas reducciones, concretamente en el programa de carreteras. Salvo que haya cometido un error al leer las partidas presupuestarias, al entrar en la maraña presupuestaria he visto que hay una reducción importantísima en las partidas de carreteras. En las de acceso a Madrid, concretamente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andréu, creo que cuando se quiere plantear un problema al Gobierno, caben distintas iniciativas parlamentarias. La iniciativa que ha planteado su grupo es la comparecencia en esta Comisión del señor Ministro de Transportes, que debe responder de los temas que son de su competencia.

Si S. S. o su grupo quiere plantear una iniciativa para interpelar al Gobierno en su conjunto y que el Gobierno determine, en el Pleno, o en otro ámbito, quién va a representarle, podrá hacer un planteamiento más global.

Creo en el planteamiento de la comparecencia del Mi-

nistro de Transportes tiene que ser exclusivamente respecto de sus competencias, que es diferente a un planteamiento de comparecencia del Gobierno en general, que tendrá que determinar quién es su portavoz, que a lo mejor podrá ser el mismo Ministro; pero yo creo que el trámite nos limita, en cierta medida, el alcance de la solicitud, que yo enmarcaría fundamentalmente en los temas de competencia del señor Ministro.

El señor **ANDREU ANDREU**: Esto limita la actividad parlamentaria y los problemas reales, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Andréu, porque yo creo que hay iniciativas parlamentarias para interpelar al Gobierno en su conjunto y ésta no es una de ellas.

El señor **ANDREU ANDREU**: Obviamente no es mi deseo pleitear por este tipo de cuestiones, aunque creo que hay problemas de información de cara a los ciudadanos.

Por eso, dejando esta cuestión, yo le preguntaría, en primer lugar, al señor Ministro hasta qué punto están coordinados, los departamentos de Obras Públicas y Transportes (por lo visto en su Ministerio sólo se habla del transporte en cuanto a ferrocarriles, aviones y barcos; no de carreteras) de qué forma han decidido ustedes plantear las reducciones presupuestarias que modestamente he podido observar en estos departamentos, hasta qué punto esta reducción va a ser real hasta el año 1994 y si los problemas que detectaba en su día el Plan para el transporte en las grandes ciudades van a poder ser resueltos o no de forma conjunta.

No tengo otra manera de plantear el problema, ya que parece ser que he cometido crasos errores parlamentarios en mi planteamiento. (Un señor **DIPUTADO**: ¡Hombre, crasos, no! Risas.)

En cualquier caso y hablando únicamente de lo que parece que usted puede hablar, que es de los temas del ferrocarril, nuestro planteamiento iba también un poco más lejano que las meras cercanías.

Traigo los datos que modestamente he podido sacar. Ya le digo que la maraña presupuestariamente es enormemente complicada y a lo mejor usted me contesta que lo que yo digo que falta está metido en otras partidas. Sin embargo, yo he podido contemplar que en el Plan para el transporte en las grandes ciudades, para Madrid estaban previstos 61.600 millones de pesetas desde 1990 hasta 1994; he podido comprobar eso, y a mí me salen sólo 47.000 millones de lo que veo, entre 1990 y 1994, en los Presupuestos Generales del Estado. No me ciño únicamente a 1991, sino a lo que va de 1990 a 1994.

He podido comprobar que para Barcelona, en el Plan de transporte de las grandes ciudades había previstos 23.600 millones de pesetas, mientras que hay 22.000, prácticamente ahí está a la par. Sin embargo, también veo una notable reducción en Valencia, de 13.000 a 8.750 millones y otra notable reducción en Sevilla, de 9.750 millones a 2.250 millones.

En primer lugar, usted me podrá decir si mis cifras son correctas o no y si hay partidas que yo no he contempla-

do; como usted dice que son difícilmente territorializables o que están metidas en otros aspectos, me sacará del error.

No quiero insistir más en esta intervención pero solicitaría del señor Presidente que me permitiera hacer una segunda, para, en virtud de los datos que usted me pueda dar, volver a opinar de forma más o menos acertada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo Vasco (PNV) tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Ministro, no quería pasar esta oportunidad sin saludarle y agradecer su comparecencia y los datos que nos facilita, aunque ese saludo y esa bienvenida quedarían un poco cojas si no dijese algo más.

En mi caso, aprovechando que el Nervión pasa por Bilbao, quería hacerle un par de recordatorios. Veo que la pregunta que le hacen en la comparecencia se refiere a las reducciones de inversión en cercanías, Plan de transporte en las grandes ciudades, carreteras, puertos y, por extensión, me imagino que también aeropuertos. Lógicamente me quiero referir a lo que depende de su competencia exclusivamente; pero no cabe duda que en nuestra comunidad autónoma creó cierta inquietud el anuncio de reducción en el Presupuesto para todas estas obras.

Lo único que quiero decirle, señor Ministro, cordialmente y aprovechando la oportunidad, es que en su día hubo unos compromisos de infraestructuras, no firmados por cierto; en su día aceptamos un afirmación suya en el sentido de para qué firmar unos compromisos si se cumplen. Efectivamente, nosotros lo aceptamos en su día; aceptamos los plazos que pusieron para realizar nuestras infraestructuras que son fundamentales para nuestra supervivencia y nuestro desarrollo. Estamos de acuerdo en lo que se quedó; pero como no figura en los presupuestos, siempre nos queda cierta inquietud y no sabemos cómo pueden afectar. Me refiero, exclusivamente, como le he dicho, a su competencia: ferrocarriles, puertos, lo que son accesos por ferrocarril, aeropuertos, etcétera. Simplemente dejo caer esta observación para que sea una vez más el recordatorio del compromiso en que seguimos confiando.

Sería un duro golpe que no se llevase a cabo. Aceptamos plazos que no eran de nuestro gusto; aceptamos no firmar el protocolo pero recuerdo una vez más que en caso de que hubiese problemas presupuestarios hay una fórmula contemplada en la Constitución, en el Estatuto y en la Ley del Cupo por la que se pueden realizar obras, vía deducción de cupo, simplemente con declararlas de interés. Está contemplado, sería un camino que hasta el momento no se ha utilizado pero ahí está en nuestras leyes fundamentales.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Muy brevemente, señor Ministro.

Tampoco voy a entrar a hablar de temas que no sean de su competencia porque si no tendría que sacar que los catalanes durante 11 años más vamos a pagar por las autopistas, debido a una reducción presupuestaria en otro Ministerio.

Quisiera hacerle una pregunta respecto al material móvil de Renfe. Usted más o menos lo ha detallado para Madrid pero parece ser que, respecto a Barcelona, sufre una reducción la aportación de su Ministerio a la compra de material móvil para las cercanías de Barcelona. Si tiene un desglose me gustaría que me lo diera y si no que otro día me lo mandara.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Ministro ha hecho referencia al PTC, Plan de transporte de cercanías para el cuatrienio 1990-93 donde se ha aprobado una inversión, como todos sabemos, en infraestructura de 91.000 millones de pesetas y de nuevo material de 106.000 millones; en total 197.000 millones y a nosotros, en números redondos, nos da una media anual, entre todo, de unos 50.000 millones/año.

Con esa idea hemos buceado, tanto en los presupuestos del año 1990 como de 1991, vemos que efectivamente esas cifras no aparecen y otra vez se ve aquí un desfase entre el voluntarismo de llevar adelante este plan y la realidad, o que luego viene el tío Paco con la rebaja.

El mismo señor Ministro ha reconocido que en los presupuestos ahora en debate en el Senado, hay un recorte de 9.000 millones para las cercanías, puesto que se aprueba la cifra de 20.500 cuando estaba prevista una inversión de 29.500 millones. Si esta reducción ha ocurrido ahora, nosotros tenemos perfectamente derecho a pensar que quien hace un cesto hace ciento y, a lo mejor el año que viene hay otra reducción. Por tanto estamos como siempre, señor Ministro, en que vamos a la solución engañosa de siempre, una huida hacia delante. Esto es consecuencia, como tantas veces, de una falta de previsión al fijar las cantidades que no se hizo con suficiente realismo. A la misma conclusión llegamos cuando este tema se lo hemos planteado en esta misma Comisión al señor Presidente de Renfe, recientemente, con motivo del debate de los Presupuestos. Cuando hemos planteado esta rebaja sustancial de 9.000 millones nos ha dicho que era culpa de la industria auxiliar española que no respondía al reto que le había lanzado Renfe, con lo cual otra vez estamos ante otro caso de cinismo político, por supuesto, puesto que otra vez se echaban balones fuera, se echaba la culpa a la industria auxiliar, cuando cabe decir que era obligación del Ministerio que usted preside, o de Renfe, haber hecho esta previsión de acuerdo con el realismo para que no se diera este tipo de sorpresas.

Se ha dicho recientemente, a niveles europeos incluso, que el Grupo Alstom, gran suministrador para el «Plan Felipe», había decidido retirar su plan industrial, que

como sabe S. S. ronda los 15.000 millones de pesetas, debido a los retrasos en la adjudicación de contratos de los trenes de cercanías previstos en el «Plan Felipe». Me gustaría saber si esto, que se ha dicho en varios foros, lo puede confirmar el Ministro, y en caso de ser cierto, qué consecuencias tendría, porque nos tenemos mucho que sea otro coletazo más del extraño y atípico contrato del siglo, de las célebres 24 ramas que tantas veces hemos debatido el señor Ministro y yo mismo.

Por cierto, aprovechando en este caso que el Pisuerga pasa por Valladolid, y para evitar una nueva iniciativa de mi grupo, rogaría al señor Ministro que nos informara si en los flecos de aquel contrato se previó de manera clara el coste del traslado de las 24 ramas, o las que correspondieran, desde la fábrica francesa hasta los sitios de uso en nuestro país y, en caso de que así fuera, que nos dijera, si fuera posible, el coste de ese traslado, porque nos tememos que se trate de otro fleco no previsto de aquella operación tan controvertida.

Por otro lado, nos llegan noticias de que este gran suministrador, que es Alstom, pensando en su natural interés por conseguir el contrato de los 106.000 millones previstos para cercanías incluso está en estos momentos intentando retirarse de esa obligación del plan industrial a que se comprometió, no haciendo la fábrica en la ciudad barcelonesa de Santa Perpetua de Mogona o la instalación de Valencia, lo que provocaría una disminución de puestos de trabajo en estas dos comunidades.

Algo debe haber, puesto que hemos visto que las ofertas para llevar adelante la adjudicación de esta inversión en material rodante de 106.000 millones, la instalación que usted preside había fijado la fecha del pasado 17 de octubre para la reunión y no se celebró, habiendo pospuesto el tema para el próximo día 20 de diciembre. Nos gustaría una confirmación de este retraso y saber por qué se ha dado. También quisiéramos preguntar si el retraso se ha dado porque se intenta que otras empresas productoras puedan acudir en competencia al concurso para estos suministros, como pudieran ser las patentes Talgo o incluso una empresa canadiense. Nos gustaría conocer la opinión del señor Ministro en esta materia.

Estamos dentro del tema, señor Presidente, puesto como consecuencia de este recorte de inversión del «Plan Felipe» se ha anunciado otro hecho que a nosotros como grupo nos preocupa, y es que los compromisos del suministro francés de las 24 ramas a España parece ser, según se ha dicho, que va a sufrir un retraso a causa de estos recortes, o que incluso alguna de las unidades que se había previsto fabricar en España no se va a hacer aquí y se va a realizar en el país vecino. Nos gustaría una confirmación de estos temas que van relacionados estrechamente con todo el problema a consecuencia de los recortes del «Plan Felipe».

También relacionado con ello, se ha dicho que algún director de Renfe ha anunciado la posibilidad de que la Comunidad Económica Europea esté estudiando directivas específicas para intentar subvencionar este tipo de obras de cercanías. Nos gustaría saber si hay algo de esto o se trata de una cosa que está sólo en una mente voluntariosa.

Yendo a un caso concreto, nosotros también hemos analizado detenidamente el Plan 1990-93, para el transporte de las grandes ciudades, y vemos que en el cuadro número 4, señor Ministro, cuando habla de la infraestructura del «Metro», en Barcelona, especifica una inversión de 6.000 millones de pesetas, dentro del período de vigencia de este plan para el transporte. En su cuadro número 5 desmenuza esta inversión y dice textualmente que para la infraestructura del «Metro», de Barcelona, en el año 1990, no se prevé nada, efectivamente; en 1991, 2.000 millones; en 1992, 2.000 millones y en 1993, 2.000 millones; o sea, en total, 6.000 millones distribuidos, como digo, en los años 1991, 1992 y 1993.

Nosotros también hemos tenido ocasión de analizar en profundidad el proyecto de convenio entre el Ministerio que usted preside, la Generalitat de Cataluña y la Entidad Metropolitana del Transporte para desarrollar la construcción de la nueva infraestructura del ferrocarril metropolitano de Barcelona prevista por el Plan de transporte de las grandes ciudades que nos ocupa.

Pues bien, a nosotros nos llama la atención la cláusula tercera, que se va a aprobar, según todos los indicios, en los siguientes términos: La Administración central del Estado aportará a la Generalitat de Cataluña la cantidad total de 12.000 millones de pesetas con carácter finalista para la ejecución de las obras de la línea 2 del ferrocarril metropolitano de Barcelona y del resto de las actuaciones que se recogen en el anexo 1, con el siguiente calendario: año 1991, 4.000 millones; 1992, 4.000 millones; 1993, 4.000 millones; total: 12.000 millones, el doble de lo que había previsto el «Plan Felipe».

Nuestra pregunta es obvia: ¿Estamos ante otro caso de imprevisión entre la redacción del «Plan Felipe» y este contrato-programa? Me gustaría que nos especificase este asunto, porque creo que es de interés y demuestra la filosofía que venimos manteniendo a lo largo de la mañana, de que nos encontramos con un excesivo porcentaje de imprevisiones por parte de su Ministerio.

Señor Ministro, muchas gracias, de momento.

El señor **PRESIDENTE**: El tema del tren de alta velocidad nada tiene que ver con lo que estamos debatiendo. El Ministro, por tanto, podrá o no contestar a esa cuestión al estar fuera del planteamiento de la comparecencia.

Por el Grupo Socialista, el señor Roncero tiene la palabra.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Muchas gracias, señor Ministro, por la información que de nuevo nos ha facilitado. En ocasiones anteriores ya había sido explicitada por su parte en el sentido de aclarar que no se trata de reducciones, sino de reestructuraciones o redistribuciones presupuestarias, con lo cual nuestro grupo está totalmente de acuerdo, porque un análisis racional del problema no puede llevar a otra conclusión.

Si la Presidencia me permite, quisiera hacer algunas reflexiones de tipo general, sobre el problema de las infraestructuras y su planificación y ejecución en nuestro país en estos últimos años, porque creo que con ello podemos

hacer una llamada a la reflexión y a la responsabilidad de los restantes grupos parlamentarios en la Comisión en el sentido de plantear el problema de forma diferente a como actualmente se viene planteando por algunos grupos. Es decir, comprendiendo que muchos problemas particulares de la circunscripción o de la provincia de cada diputado pueden tener su importancia evidente y comprendiendo que los ciudadanos afectados por problemas particulares generalmente los valoran como lo más importante en el mundo, porque les afectan personalmente, creo que estamos en el Congreso de los Diputados y en una Comisión que tiene que ver los problemas de forma más global, de forma más racional y en ese sentido, me gustaría llamar a la reflexión, a la responsabilidad de los grupos para intentar abrir más esa visión que se tiene sobre los problemas de infraestructuras y de su ejecución en nuestro país.

♦ Creo que hay que valorar en lo que se merece la inversión de la tendencia que se venía produciendo en las infraestructuras de nuestro país, y esa inversión se ha producido en los últimos ocho años. Había una tendencia de desinversión, de descapitalización en las inversiones en infraestructura; eso se ha quebrado en estos últimos años y ha tomado un ritmo ascendente que, evidentemente, podrá ser calificado de más o menos rápido, de más o menos lento, pero es una inversión de la tendencia con unos efectos muy importantes que ya se están viendo en las infraestructuras de nuestro país y no sólo de carreteras, sino también de ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

Habrà que aceptar por lo menos como punto de partida, que esa planificación se está cumpliendo razonablemente en sus previsiones y en el caso que nos ocupa también. En el Plan de transporte de acceso a las grandes ciudades, incluido el plan de cercanías que aquí nos ocupa hoy o nos debe ocupar como responsabilidad directa del Ministerio de Transportes, también se está cumpliendo.

Hay que entender como cosa normal que se produzcan redistribuciones internas de los programas a lo largo de los años de vigencia del Plan, porque las previsiones de todo Plan a medio plazo siempre son cambiantes en función de que las previsiones de demanda, etcétera, se hacen desde una determinada perspectiva temporal que normalmente la propia incidencia de las ejecuciones del Plan tienden a cambiar, porque la propia oferta tiende a aumentar también las demandas. Es comprensible que lo miremos con una visión abierta, no simplemente tendiendo a la visión negativa, con ciertos calificativos de imprevisiones presupuestarias o de inversiones de planificación, etcétera, cuando yo creo que se está produciendo todo lo contrario. Es decir, se ha producido una inversión clara y de una tendencia de desplanificación, de desinversión en las infraestructuras se ha producido una clara planificación, unos objetivos físicos y temporales de dotación de infraestructuras en el país que creemos se están cumpliendo en unos plazos razonables. En este caso concreto estamos totalmente de acuerdo con el reflejo presupuestario que, para el año 1991, tienen las inversiones en cercanías ferroviarias porque en el conjunto del Plan se mantienen los objetivos físicos de organización de infraestruc-

tura y los objetivos temporales en su conjunto con el fin de que en el año 1993 estén concluidas todas las actuaciones.

Por otra parte, dichos objetivos también se mantienen, como el propio presupuesto explicita claramente en su presentación y los objetivos más urgentes para el año 1992, relacionados con los sucesos de ese año en Barcelona, Madrid y Sevilla, se mantienen para su conclusión y puesta en servicio en dicho año 1992. Por tanto, creemos que estamos dentro de unos límites totalmente razonables. Repito la llamada desde nuestro grupo a la reflexión de los demás grupos para contemplar este problema con una visión más abierta y realista y en ese sentido damos nuestro apoyo al mantenimiento de esos objetivos físicos y temporales de los planes de infraestructura, en este caso de cercanías ferroviarias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Barrionuevo para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Señor Presidente, señores Diputados, comenzaré a responder en el mismo orden que han tenido lugar las intervenciones de los señores Diputados.

Al señor Andréu debo decirle que lamento no poder contestar con precisión a lo que es competencia de otro departamento, el Ministerio de Obras Públicas, pero sí puedo decirle, con carácter general, que la situación es la misma en cuanto al volumen total de las inversiones. No le puedo precisar con detalle las cifras correspondientes a cada año, como he hecho con el caso relativo al transporte de cercanías, pero sí puedo anticiparle que las cifras globales de inversión, previstas en el Plan de acceso a las grandes ciudades, se mantienen exactamente igual, aunque —como he aclarado en el caso del transporte de cercanías— haya habido algún reajuste interno comportando reducción respecto a las peticiones iniciales del departamento en lo que se refiere a inversión en el año 1991; reducción que se ha redistribuido entre los años 1992 y 1993. Es decir, que el período de ejecución del Plan, tanto en lo que se refiere a competencias de transporte como en lo que se refiere a competencia de obras públicas, se mantiene, si bien ha habido reajuste en lo que a las inversiones de 1991 se refería para llevarlo a los años 1992 y 1993. Por ello es cierta la expresión que he utilizado en cuanto a que se mantiene el programa, la ejecución global en el período de tiempo previsto y las cifras globales de inversión y, sin embargo, ha habido alguna reducción respecto a lo inicialmente previsto y pedido por los departamentos implicados para el año 1991.

En lo que se refiere a competencias estrictas de transporte —para tratar de aclarar las cifras que ha manejado S. S.— tengo que decir que las inversiones globales previstas en el Plan de transporte de cercanías afecta a cercanías ferroviarias, responsabilidad de Renfe y de FEVE, a «Metro», en las ciudades donde hay, Madrid y Barcelona, y a contrato-programa para transporte urbano de superficie, recordando que ya en los fondos correspondien-

tes había una distribución de ayudas al conjunto de los municipios españoles para transporte urbano, que en la propia Ley de Presupuestos se contempla una excepción de distribución de estos fondos para Madrid y Barcelona, y por eso estaban necesitadas de este contrato-programa estas dos ciudades.

En el caso de cercanías de Renfe y de FEVE, todo el esfuerzo presupuestario de infraestructura está en el Presupuesto del Estado. En el caso del «Metro» ese esfuerzo de inversión está distribuido: hay presupuesto del Estado y presupuesto de las dos comunidades autónomas afectadas, Cataluña y Madrid. En el caso del contrato-programa en el presupuesto del Estado hay una ayuda, como digo, de 20 pesetas por viajero a las dos entidades de transporte urbano de superficie, en Barcelona y en Madrid, exactamente igual. Se lo digo para aclarar las cifras. En lo que se refiere a infraestructura me da la sensación (no se lo puedo decir con precisión porque no he tomado nota y aunque la hubiera tomado no recuerdo de memoria las cifras exactas) de que respecto a infraestructura de «Metro» tiene que contar que una parte importante, como dos terceras partes de la inversión en infraestructura en «Metro» en Madrid y Barcelona, está en el presupuesto de las comunidades autónomas respectivas y no en el presupuesto del Estado; pero en conjunto puedo asegurar a S. S. lo que señalaba al principio: que el volumen de la inversión se mantiene tal cual, redistribuido en los tres años que nos quedan, 1991, 1992 y 1993.

El señor Vallejo en su intervención, con su tenacidad ya conocida, nos plantea una cuestión. Creo que el tema de la reducción lo he aclarado al contestar al señor Andréu; naturalmente la información tiene que ser la misma. En lo que se refiere a compromisos de infraestructura, aunque no estén estrictamente en el Plan de transporte de grandes ciudades, que era el objeto de la comparecencia, debo garantizar a S. S. que se mantiene. En los aeropuertos, que se mencionan de pasada en el Plan de transporte de grandes ciudades, que se señala que hay otras inversiones, como es ésta, pero no se concretan, por supuesto, en lo que se refiere a la Comunidad Autónoma Vasca, hay una muy fuerte inversión que equivale a un nuevo aeropuerto, en el caso de Sondica, en Bilbao, e inversiones de mejora de las infraestructuras existentes en los otros dos aeropuertos vascos, el de Fuenterrabía y el de Foronda, en Alava.

Exactamente igual ocurre en el caso de las inversiones ferroviarias —me he referido de pasada a alguna de ellas—, que sí están dentro del presupuesto de FEVE y que afectan a la ciudad de Bilbao. En lo que se refiere a otras inversiones ferroviarias se continúa la ejecución de acuerdo con lo previsto, y estamos en la fase de redacción de proyectos, porque no ha lugar para otra cosa. La ejecución de las obras tiene que ir necesariamente detrás de la redacción de los proyectos; la fase de redacción de proyectos se sigue ejecutando de acuerdo con lo previsto y en eso colaboran las dos administraciones.

Quiero hacer una precisión a la intervención del señor Sedó. Sé que hay una controversia de orden político, pero no comparto la apreciación de S. S. —es competencia de

otro departamento— de que en Cataluña se va a pagar más en el peaje por unas autopistas o autovías. La verdad es que se va a pagar menos. La tarifa por kilómetro de las autovías, que va a construir por concesión el Estado, es una tarifa inferior a la que se viene aplicando en las autopistas de peaje, construidas bajo los auspicios de la Generalitat, y la prolongación en el tiempo está convenida precisamente para poder hacer frente a esas inversiones, inversiones que comportan creación de carriles adicionales, libres de peaje, en otras autovías, también en la zona de Barcelona, y, como digo, la liberación de peaje en algunos tramos de autovía en los que existe en este momento. Consecuentemente el resultado global y definitivo creo que es extraordinariamente favorable y, en todo caso, permite la creación de una infraestructura adicional necesaria para un complejo urbano de la importancia del área de Barcelona, pero creo que hay que calificarlo no como hacia S. S. sino, más bien, con todos los respetos, como yo le indico en esta intervención.

En cuanto al material móvil, si he hecho alguna referencia o precisión a Madrid ha sido un error; el material móvil obviamente no es territorializable, es un material móvil para el conjunto de la red, y, consiguientemente, utilizable en todas las ciudades donde existe red de cercanías. Lo territorializable son las inversiones en infraestructura y eso sí lo he hecho. Me he referido al material móvil como una rúbrica global, como inevitablemente tiene que ser, porque el material móvil obviamente en la proporción correspondiente al uso de cada lugar se utilizará en todas aquellas zonas donde haya cercanías, y me parece recordar que son once o doce ciudades españolas las incluidas dentro de esta red de cercanías.

De la intervención del señor Camisón, algunas cosas ya están aclaradas al hablar de la redistribución en tres presupuestos, años 1991, 1992 y 1993, del gasto previsto en el Plan de transportes para las grandes ciudades, sobre Barcelona y el tema Alsthom o la adjudicación del material móvil de Renfe.

La cifra inicialmente prevista de aportación del Estado para la infraestructura del «Metro» de Barcelona era de 6.000 millones y en el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno se había autorizado al Ministerio de Transportes para, sin incremento del gasto total, poder hacer alguna redistribución para el acuerdo de Barcelona de creación de esta nueva infraestructura de «Metro». Ciertamente, el acuerdo contempla la inversión de 12.000 millones de pesetas, con cargo al Presupuesto del Estado, y 24.000 millones de pesetas —redondeo las cifras— con cargo al presupuesto de la Generalidad de Cataluña. No todo él pero sí la mayor parte, va dirigido a la creación de una nueva línea completa de «Metro», la línea 2. Eso comporta ciertamente reducción en otros gastos, en infraestructura, fundamentalmente también en la región catalana, previstos dentro del Plan de transportes de cercanías. Sobre la inversión acordada, aunque no está el convenio todavía formalmente firmado, confirmo a S. S. que hay un compromiso, al que pensamos atenarnos, de inversión de 12.000 millones de pesetas, distribuidos en los años 1991, 1992 y 1993, con cargo a los Presupuestos

del Estado y 24.000 millones, con cargo al Presupuesto de la Generalidad. Eso comportará la creación de esa nueva línea 2, que es un incremento muy importante en la infraestructura de la red del «Metro» de Barcelona.

En cuanto a la adjudicación de material móvil y la conexión que tiene con la carga de trabajo de las industrias españolas que tiene también relación con el material móvil para el tren de alta velocidad, el compromiso con Alstom para entrega de las ramas de alta velocidad en el período inmediatamente próximo, el que nos afecta, era la entrega de una unidad para finales del año 1991, con destino a pruebas y prácticas, y ocho unidades a febrero de 1992, cuatro fabricadas en España y cuatro fabricadas en Francia. Este es el acuerdo global. Es cierto que Alstom ha comunicado a Renfe que, debido a que va retrasada en su programa de reestructuración de la industria ferroviaria española que controla Alstom, las cuatro ramas comprometidas a fabricar en España no podría realizarlas aquí y para mantener su compromiso de fecha de entrega, tendría que realizarlas en Francia.

Desde el punto de vista de la empresa de transportes, que en Renfe, como puede imaginar, lo que quiere es el cumplimiento del compromiso de la entrega en fecha, pero es cierto que hay también un acuerdo global de distribución de carga de trabajo en la industria española.

A nuestro modo de ver, si las cuatro ramas que Alstom tenía previsto fabricar en España decide fabricarlas en Francia, eso no tiene por qué afectar a la carga de trabajo de la industria española, porque perfectamente puede hacer lo contrario para la fabricación de otras ramas, para otro lugar, pero ejemplo, para Francia, en donde no tenga compromiso tan perentorio de fechas. Es decir, a nosotros nos parece que puede cumplir perfectamente sus compromisos de mantenimiento de cargas de trabajo realizado con el Ministerio de Industria y cumplir, como ha señalado, si ésta es su distribución (todas son empresas de Alstom, las que están en España y las que están en Francia) sus compromisos de entrega en fecha con Renfe para las ramas del tren de alta velocidad. Eso nos parece que es lo razonable. Vincular esto a la adjudicación de nuevas unidades de cercanías, no nos parece correcto y así se le ha manifestado, por otra parte, a la empresa Alstom, porque la adjudicación de unidades de cercanías estará en función de las ofertas que presenten; si son favorables se realizará esa adjudicación, y si no son favorables, se realizarán a otras firmas que presenten una oferta más conveniente.

En cuanto a esa oferta, es verdad que se ha retrasado el plazo inicialmente previsto para recepción de la misma, y es verdad que las razones son variadas. Una de ellas, es permitir el acceso a más ofertas, con la intención de decidir también de la mejor manera posible, de acuerdo con los intereses de la empresa de transportes, Renfe.

Si se va a presentar o no Talgo sólo o asociada con otra empresa internacional, no podemos decidirlo. A nosotros no nos parece mal, nos parece bien que se presente. Quiero recordar que inicialmente, y yo creo que no con justicia, se criticó que no participara Talgo en el contrato de alta velocidad. No concurrí, como saben entre otras co-

sas porque en ese momento no tenía unidades que cumplieran las prescripciones del tren de alta velocidad. No las tiene todavía, aunque está trabajando, y nosotros tenemos la esperanza de que las tenga en un período muy breve y pueda competir en ese mercado y en esa tecnología. Si se presenta una industria como ésta, que es española, para nosotros será satisfactorio, la empresa, Renfe, decidirá de acuerdo con las ofertas presentadas, y eso nos parece favorable.

En cuanto a los Fondos europeos, inicialmente, como saben, no hay asignación suficiente para infraestructura ferroviaria o de carretera, es decir, para grandes infraestructuras. Hay unas asignaciones aprobadas por el Parlamento Europeo, que se vienen distribuyendo y que en el caso ferroviario se vienen asignando para la realización de grandes proyectos de redes ferroviarias para alta velocidad, no para ejecución de obras.

Los fondos europeos asignados a infraestructura vienen de los Fondos estructurales, del FEDER, y, naturalmente, existe el condicionamiento de que hay comunidades que, como saben, no perciben estos Fondos FEDER por su nivel de renta. En el caso de la construcción del ferrocarril Madrid-Sevilla sí ha sido posible, y en el caso del transporte para cercanías no es posible para gran parte de ciertas ciudades; no es posible para Madrid ni para Barcelona, que son las redes de cercanías más importantes, y tampoco para Bilbao, que también tiene su importancia en este momento.

Finalmente, deseo expresar mi coincidencia con las reflexiones del Diputado señor Roncero, del Grupo Socialista. Es verdad que estos temas no deben enfocarse con una visión excesivamente particularista, sino que deben tener una visión de conjunto. Ese es nuestro criterio, que está contenido en el Plan de transporte de grandes ciudades. Por supuesto, los reajustes presupuestarios obviamente son dolorosos, responden a unas necesidades de equilibrio presupuestario y económico de carácter global, pero sin embargo permiten mantener esos equilibrios y esos compromisos a los que me he referido también al contestar a otros señores Diputados.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barriónuevo. (**Varios señores Diputados piden la palabra.**)

No hay segundo turno, más que excepcionalmente. Creo que en esta Comisión, si queremos tramitar con rapidez el orden del día, deberíamos llegar al acuerdo de que sea el grupo proponente el que tenga un segundo turno, porque en otro caso no podemos tramitar todos los temas.

Dos minutos, exactamente señor Andréu, y voy a ser riguroso.

El señor **ANDREU ANDREU**: Ha visto que antes he sido breve precisamente para poder hablar luego con propiedad.

Más que proponer al señor Ministro, pediría que, por favor, ya que ha sido posible elaborar en su momento por el Gobierno el Plan de transporte de grandes ciudades, que el mismo nos diera documentalmente el grado de

cumplimiento que dicho Plan de transporte de grandes ciudades va a tener en los presupuestos de 1991. Creo que sería importante no solamente para los Diputados, sino para que el pueblo español se aclarara hasta qué punto se está cumpliendo este Plan de transporte. Repito que a nosotros no nos salen esos números.

En cualquier caso, de su intervención se deduce que, por lo menos, hay un año de retraso. Esto es importante, sobre todo porque estamos hablando de grandes ciudades que tienen unas dinámicas importantísimas de cara a 1992 y no en todo enormemente positivas. Esta no es sólo mi opinión, que a lo mejor le puede resultar radical, sino de Diputados incluso de su propio grupo. Ayer leía un artículo del señor Solé Tura en el que hablaba de las nefastas situaciones que pueden estar originando en lugares como Barcelona determinadas operaciones de 1992. Si los temas del transporte no se resuelven —necesariamente no tienen que solucionarse con mayor inversión en infraestructuras— nos podemos encontrar en 1993 con gravísimos problemas en todas estas grandes ciudades.

Ya que hablamos de reflexión, hagámoslo en profundidad sobre la totalidad y no particularicemos con los sucesos de 1992; planteemos en su globalidad lo que está sucediendo en estas grandes ciudades y en el conjunto del Estado español, en el que hay zonas muy pobladas y otras despobladas. El problema del transporte no solamente se da en las grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla, sino en otras áreas como Bilbao, la bahía de Cádiz, Oviedo o Gijón, que, en cierta manera, está contemplado en los presupuestos, etcétera.

Si esa reflexión, a la que le manifiesto la predisposición de mi grupo parlamentario, llega en su momento, hasta podríamos replantearnos en su globalidad este Plan general de transporte; para que no sea improvisado por algunos datos meramente electorales, como se planteó en abril de 1990, sino que sea un Plan de transportes mucho más reflexivo y que las inversiones que se efectúen tengan una repercusión real en el nivel de vida de los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Vallejo tiene la palabra por dos minutos.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Simplemente quiero agradecer al señor Ministro su cordialidad y su contestación a mi pregunta, que me ha dejado satisfecho.

Quiero hacer una reflexión al señor Roncero; ahora el señor Ministro se ha solidarizado con lo que ha dicho él. La homilía del señor Roncero (**Risas.**) me parece positiva en su momento. Quiero recordarle que en su día se decidió y se apostó por la forma de estructuración de este país como Estado de las autonomías. Y así funciona, por lo que no debe olvidarse de ello, señor Roncero. No menosprecie los problemas autonómicos, tenga en cuenta que, entre otras cosas, para eso estamos y, sobre todo, las autonomías que no tenemos olimpiada ni Expo ni capital cultural, también nos tenemos que defender de alguna forma.

Por suerte, S. S. es joven. En aquellas Leyes Fundamen-

tales nuestras provincias, dos sobre todo, han estado más de cuarenta años castigadas por provincias traidoras; tenemos unos grandes déficit de infraestructuras —usted quizás no lo conozca el señor Ministro seguro que lo sabe—; por tanto, deje que, de alguna forma, defendamos nuestra postura dentro de un Estado de las autonomías que entiendo que, de momento, continúa establecido.

El señor **PRESIDENTE**: No es bueno que entremos en debates. Además, rogaría a SS. SS. que facilitaran mi labor. Si quieren entrar en debates, háganlo disimuladamente (**Risas.**); no nombren al interesado, porque entonces les voy a tener que interrumpir.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Por alusiones, señor Presidente. Ha habido una alusión clarísima y directa.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a intervenir para matizar, señor Presidente. He hecho referencias a los temas de la alta velocidad desde un ángulo, desde el ángulo de que eran como consecuencia de los recortes del plan de transporte de las grandes ciudades.

Señor Ministro, entiendo la explicación que ha dado de todos los temas de alta velocidad, en los que veo que ha entendido el tono de mi inquietud, conoce los temas y agradezco sinceramente la información que me ha proporcionado, que me va a ser de suma utilidad. Es justamente lo que he estado buscando, por tanto, en esta ocasión, se lo agradezco.

Respecto a la duda que teníamos de la imprevisión en la fijación del presupuesto de esa nueva línea del «Metro» de Barcelona, parece ser que se ha aumentado en 6.000 millones, pero no se han reducido de otro tipo de actuaciones dentro de la comunidad. Nos gustaría saber en qué ha consistido esa reducción de 6.000 millones que va a afectar al nuevo contrato-programa que está ahora en el horno.

Nos da S. S. la noticia de que cuatro de las unidades que tenía Alsthom para fabricar en este país, por necesidades del propio «planning» de la empresa, se van a hacer en Francia. El señor Ministro le ha dado al tema la transcendencia de que lo interesante es que se hagan a tiempo, pero hay algo que no quisiera dejar de citar aquí. Efectivamente, eso puede ser así y puede tener su importancia el que se hagan a tiempo, pero tiene un coste negativo para este país, ya que la mano de obra que se hubiera utilizado, si se hubieran fabricado aquí, de momento, la perdemos.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Debido al ahorro de tiempo quería no decir nada, pero no puedo dejar de manifestar respecto a lo que el señor Ministro ha contestado muy bien, a pesar de no pertenecer a su Ministerio, que yo no estoy de acuerdo.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Quiero aclarar al señor Vallejo que no era mi intención la que él ha interpretado, y con toda brevedad voy a expresarle mi posición sobre el tema. Mi referencia a la posición global no era ni implícita ni explícita a su intervención, ni a la defensa de sus temas concretos relativos a Bilbao o al País Vasco.

En cuanto a su amable alusión a mi juventud, quiero decirle que no soy tan joven. Quizá lo parezco porque no pillo rabetas como las que él se coge sin fundamento.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Señorías, con la brevedad obligada quiero matizar al señor Andreu algunas de sus expresiones.

No se produce un año de retraso en la aplicación del Plan, insisto una vez más en la idea, aunque quizá sea un poco machacón. Las inversiones globales son las mismas; lo que se produce es una redistribución. El conjunto del Plan se ejecuta, de acuerdo con lo previsto, de 1990 a 1993. He repetido que, tanto en lo que se refiere a mi colega del MOPU como en mi caso, la previsión inicial que formulamos es la de realizar una inversión mayor que la prevista en los Presupuestos para 1991, y eso se va a redistribuir, insisto, entre 1992 y 1993. Vamos a invertir menos en 1991, pero el conjunto del Plan se ejecuta de acuerdo con lo previsto; es decir, no es un año de retraso —y me gusta precisarlo—, el Plan se ejecuta de acuerdo con el tiempo previsto.

En cuanto al tema de las grandes ciudades y los accesos, ha señalado S. S. que hay carencias en otros puntos que hay que atender. A eso me refería yo, y de alguna forma contesto así al señor Vallejo y a su interpretación del particularismo. Si me dice que hay carencia en otras ciudades que no están contempladas en el Plan de grandes ciudades, yo le digo que es verdad. Y a esa especie de particularismo es al que yo me refería, pero obligadamente nos tenemos que ceñir en este momento a lo que estamos tratando, que es el Plan de Transportes para las grandes ciudades, y en él están contempladas lo que se ha definido como grandes urbes que son media docena de ciudades y no son las otras, son esas. ¿Quiere eso decir que en las otras no hay deficiencias? Por supuesto que las hay, pero estamos limitándonos, y es necesario que lo acotemos si queremos profundizar en cualquier tema.

Contesto con ello a la intervención del señor Vallejo, además de agradecerle su tono, así como a los demás señores Diputados. Me produce una elevada satisfacción, porque es una forma muy constructiva de enfocar las cuestiones.

Al señor Camisón tengo que decirle que en lo que se refiere a reducción de gastos de infraestructura para alcanzar ese nivel de 6.000 millones, todo está referido a la Co-

munidad catalana. Son infraestructuras de cercanías de Renfe lo que se reduce, diversas mejoras en estaciones o en vías, algunas inversiones nuevas y el resto es en el conjunto del material móvil, que, como le digo, no es territorializable por definición. Entonces, de alguna manera eso sí que puede afectar a algunas comunidades, aunque principalmente también se da en la Comunidad catalana. Esa es, «grosso modo», la redistribución para incrementar esa inversión en 6.000 millones.

Le insisto también en lo referente a la carga de trabajo de la industria ferroviaria española, no debe de perderse, porque vuelvo a insistir en nuestra idea, que me parece que es de lo más razonable. Alstrom tiene industrias en España, en Francia, también en Portugal y en algunos otros lugares seguramente; ellos son perfectamente libres de redistribuir de acuerdo con sus compromisos contractuales. En el caso de Renfe tienen que entregar ocho unidades del tren de alta velocidad en febrero de 1992. Si de acuerdo con su organización industrial dicen que las cuatro unidades comprometidas en la industria española no pueden realizarlas y que para cumplir esa fecha tienen que hacerlo en la industria francesa, nos parece bien, no tenemos nada que decir, pero entendemos que eso no tiene por qué comportar una reducción de la carga de trabajo de su industria española, porque este no es el único contrato que tiene Alstrom en ejecución, tiene otros, también con los ferrocarriles franceses, sin acudir a esos plazos perentorios y, consiguientemente, la reducción que realiza a favor de la industria francesa de un contrato español puede perfectamente compensarla con otros contratos que tiene en ejecución y no tiene, por ese hecho, que producirse ninguna reducción en la carga de trabajo de la industria española.

Por lo demás, quiero agradecer también las intervenciones de los señores Sedó y Roncero, pero no había tema de contestación.

— **PARA INFORMAR DE LAS MEDIDAS QUE HA ADOPTADO SU DEPARTAMENTO EN RELACION A LA HUELGA DE TRANSPORTE QUE TAN GRAVES PERJUICIOS ESTA OCACIONANDO A LOS CIUDADANOS (GRUPO POPULAR) (Número de expediente 213/000140)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente comparecencia para informar de las medidas que ha adoptado su Departamento en relación con la huelga del transporte, que tan graves perjuicios está ocasionando a los ciudadanos, planteada por el Grupo Popular.

Para realizar una primera intervención informativa, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Como creo que el tema es suficientemente conocido, porque en la fecha en que se planteó la petición de comparecencia estaba más en activo el conflicto del transporte de mercancías por carretera y hay información suministrada por los

medios de comunicación y alguna directamente a través de otras actuaciones parlamentarias, les ahorro entrar en mucho detalle.

Quiero decir que es bien conocido que por parte de la Dirección General de Transportes Terrestres, del Ministerio de Transportes, se mantiene un continuo contacto con el sector y con sus entidades más representativas. También se hizo así en las fechas previas al desencadenamiento de este conflicto y durante el desarrollo del mismo y, por supuesto, se realiza en el momento presente, como ha sido norma habitual en este centro directivo dependiente del Ministerio de Transportes.

También deseo señalar que los acuerdos que existían con el conjunto del sector, y que quedaron plasmados en el acuerdo con las entidades que habían convocado este conflicto, son los mismos. Además, no se le puede calificar de huelga, de acuerdo con las definiciones del Tribunal Supremo, porque no afecta a trabajadores por cuenta ajena. Los acuerdos se refieren a la declaración de porte, a la jubilación y enfermedades profesionales, al sistema de inspección, a las juntas arbitrales, al control del transporte privado, al acceso a la profesión, a devolución del IVA, determinación de tarifas, utilización de autopistas de peaje, participación en el Comité Nacional y reuniones con las comunidades autónomas. Todos ellos se está ejecutando de acuerdo con lo previsto. Alguno, en lo que se refería a normativa, que tenía que ser publicada en fechas determinadas, se ha hecho.

Puedo señalarles a sus señorías que, en lo que a la declaración de portes se refiere, habrá una orden ministerial, en diciembre de 1990, que fijará los sistemas de distribución y recogida. El compromiso era el de la implantación efectiva antes de marzo de 1991, de acuerdo con las organizaciones de transportistas.

En jubilación y enfermedades profesionales, el compromiso es el de incorporar las asociaciones de transportistas a los grupos de trabajo ya establecidos en el ámbito del Ministerio de Trabajo, para resolver la problemática derivada del adelanto posible de la edad de jubilación y la calificación de las enfermedades profesionales. Todo ello para que en 1991 se pueda adoptar alguna solución.

En cuanto a la inspección, se trataría de aplicar con el mayor rigor las previsiones establecidas en la legislación vigente. Naturalmente, se ha activado tanto la actuación de la inspección dependiente del Ministerio de Transportes como la dependiente de las comunidades autónomas, a través del necesario proceso de coordinación.

En lo que se refiere a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se han mantenido los correspondientes contactos. Las juntas arbitrales también se constituirán antes del 31 de diciembre en los territorios competencia de la Administración del Estado, se promueven idénticas actuaciones en las comunidades autónomas y sucede exactamente lo mismo en los demás supuestos. Se trabaja en la determinación de tarifas, y en la próxima reunión de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos se procurará que se establezcan unas tarifas de forma que comporten la revisión automática si uno de los componentes esenciales de esta determinación de tarifas,

que es el precio del combustible, sufre variaciones, como vemos que está ocurriendo, de acuerdo con su precio internacional.

Quizá no sea necesario alargarme más en este momento y me sujeto a las intervenciones de sus señorías al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo proponente, el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, estoy de acuerdo, señor Ministro, en que hubiera sido mucho mejor y más oportuno hacer este debate en una época más cercana a cuando tuvo lugar la huelga o el conflicto. Pero yo creo que el señor Ministro estará de acuerdo en que, aunque la burocracia parlamentaria no haya hecho posible este debate entonces, las consecuencias de aquel conflicto están vivas todavía. No hay que olvidar que la propia patronal, ASTAC, en pleno conflicto anunció y cifró las pérdidas diarias en nada menos que 8.000 millones de pesetas, y que la gran patronal de este país cuando, al final, hizo recuento, fijó las pérdidas en 50.000 millones de pesetas, y éstas están ahí vigentes todavía. Consecuencia de ello es que la propia CEOE ha hecho que interviniera sobre el asunto, sobre estas consecuencias, el Fiscal General del Estado, por encontrar que durante el proceso se habían seguido métodos mafiosos, incluso con indicios de delito. La Fiscalía General del Estado ha admitido a trámite esta petición de la patronal, y, por lo tanto, está vigente. Ese es el motivo de que nosotros hayamos mantenido la comparecencia.

Es preciso recordar aquí que durante el conflicto las dos grandes patronales del sector, la Confederación de Transporte de Mercancías (CTM) y Fenadismer, ambas integradas en la CEOE, no secundaron este paro, pero sí lo hicieron un total de 27 asociaciones en distintos ámbitos territoriales. Eso llevó a que el día 14 de octubre toda la red viaria principal estuviera afectada, con una implicación de 70.000 transportistas, lo que significa un 87 por ciento del total nacional, según ASTAC. Ese mismo día, el Director General de Transportes Terrestres aprobaba la subida de tarifas obligatorias vigentes, que era una de las reivindicaciones de los protagonistas del conflicto y que, sin embargo, no fue suficiente para propiciar la desconvocatoria del paro.

Al día siguiente, día 15, España ya estaba prácticamente colapsada por este conflicto. Se generalizaron las retenciones en las carreteras, la proliferación de piquetes y el desabastecimiento de productos alimenticios.

El día 16, la Comisión de las Comunidades Europeas exigió que nuestro país restableciera de forma urgente la libre circulación de camiones con Francia tras el bloqueo que se había llevado a cabo en los puertos fronterizos por los camiones españoles, cosa que no ocurrió hasta el día 18. El día 17, usted, señor Ministro, anunció su voluntad de tratar de forma ordenada este problema. Al día siguiente se iniciaron las negociaciones entre los huelguistas y la Dirección General, que culminaron con un acuer-

do, creo recordar que fue el día 19, y que se puso en práctica el día 20, pero —y ahí está el tema— ya habían transcurrido 11 días de huelga. Durante todo el transcurso de la huelga fue notoria la aparición de piquetes, y los españoles pudimos apreciar que, dado el número de personas que intervenían en el conflicto, todo fue a mayores, porque por parte de estas personas se encontraron muchas facilidades para llevar adelante el bloqueo. Ese fue el problema.

Un camionero francés resultó muerto en Nanclares de la Oca y un miembro de un piquete fue gravemente herido en La Junquera, al ser arrollados, en ambos casos, por vehículos.

Una de las consecuencias fundamentales y más importante de aquel conflicto, y que a nosotros nos preocupó más entonces y ahora, fue la carencia de abastecimiento que hubo a las grandes poblaciones en cuanto a alimentos. Además, hay otra parte que se ha mencionado menos pero que también fue trascendente, y es que al no llegar los componentes industriales a muchos sitios en donde deberían ser utilizados, se produjo una paralización de los procesos de transformación, e incluso se provocaron expedientes de regulación de empleo.

Por todo ello cabe afirmar, señor Ministro, que esta huelga, con excepción de la general de 1988, ha sido la de mayor impacto político, económico y social de cuantas se han producido en los últimos años en nuestro país. Eso nos lleva a considerar la fragilidad de nuestro sistema legal en cuanto a regulación de la huelga y la fragilidad del Gobierno en cuanto a fenómenos de esta envergadura.

Efectivamente, todos fuimos testigos de que una vez más los intereses de unos pocos supusieron la vulneración de los derechos de los demás, y con independencia —repito— de que la huelga no esté regulada —es un tema que quizá no le corresponda a S. S.—, el Gobierno no fue capaz de hacer frente, a la vista de lo que hemos expuesto, a temas tan graves como mantener la libre circulación, la seguridad pública, el trabajo o la alimentación, ya que todos estos aspectos se vieron afectados y pusieron de manifiesto, repito la incapacidad del Gobierno para controlar una situación de crisis de la que podrían tomar ejemplo otros sectores a la hora de plantear sus reivindicaciones.

Hay otra cuestión que yo quiero resaltar aquí ante el señor Ministro de Transportes, porque el otro día lo hacía también precisamente al analizar la misma cuestión ante el Ministro del Interior, señor Corcuera, y que yo creo que todavía los españoles no han entendido ni han salido de su asombro. Me refiero a que tenemos una empresa pública en transportes, Renfe, que, efectivamente, tiene su cometido en el transporte de viajeros, pero también de forma muy importante en transporte de mercancías. Pues bien, la reacción de Renfe ante este conflicto fue escasa o prácticamente nula. Los españoles vimos que la postura de esta empresa pública fue la de no estar dispuesta a rendir un servicio al ciudadano, como si no fuera una empresa de transporte de mercancías, e incluso como si no fuera española. Yo creo que fue una actitud impresentable y hasta cierto punto deleznable, como muy bien le de-

cía el otro día al señor Ministro del Interior. Este Ministro, cuando contestó, dijo que no era un tema suyo, que era del Ministro de Transportes y que se lo planteara a usted. Por eso le pregunto su criterio ante la falta de colaboración de esta empresa pública en aquel conflicto y, en ese caso, medidas o propósitos para cuando pueda ocurrir algo semejante. Porque todavía está reciente el que se diera en este país la circunstancia de que una minoría del sector del transporte obligó a inclinar la cerviz a la Administración, y cabe pensar en quién se aprovechó de esta circunstancia: una minoría envalentonada por el poder desmesurado que le confirió el uso de la violencia y que consiguió convertir en rehén a gran parte de la sociedad española.

Ante estos hechos debe haber responsabilidades. Por eso nosotros creemos que el tema sigue vigente y entendemos la postura de la CEOE cuando a la vista de estas actitudes, con indicios de delito, ha acudido al Fiscal General del Estado.

El Grupo Popular en esta Cámara ha venido manteniendo una preocupación constante respecto a esta serie de problemas que afectan al transporte de mercancías y que fundamentalmente se han referido, y lo hemos dicho en varias ocasiones, a la defectuosa estructura empresarial, a la falta de actualización de las tarifas y del ajuste fluido entre oferta y demanda, lo que hacía preciso que ya se hubiera realizado una recorsión adecuada del sector antes de que llegara ese momento del conflicto, alcanzando a la limitación del otorgamiento de licencias, a un mayor control del transporte pirata, a una congelación de las cantidades asignadas a cada empresa, a una homogeneización dentro de las comunidades autónomas y a una declaración de portes, tal como se previó en la LOTT, de manera que se llegara a luchar con eficacia frente a los incontrolados.

También nuestro Grupo ha dicho ya en varias ocasiones que es necesario un nuevo marco, de forma que la solución adoptada por el Gobierno para la fijación de la fórmula quinquenal del precio de combustible que impone CAMPSA, repercuta de una manera instantánea en los precios de los portes. Y una vez más el Gobierno, ante este panorama de problemas, se ha mostrado insensible e ineficaz. Por esta razón se lo planteamos a S. S. con la denuncia de falta de eficacia.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Terminó ya, señor Presidente.

Esta deplorable situación es consecuencia de una falta de diálogo y de negociación, hasta aquel momento, del Gobierno con los transportistas.

Por otra parte, el Gobierno otra vez se encontró sin imaginación para resolver las graves carencias de productos de primera necesidad que afectaron a muchas regiones españolas, y quedó patente que estaba mostrando una gran pereza para regular adecuadamente la huelga.

Por todo eso, nuestro Grupo seguirá atento, a través de

futuras iniciativas parlamentarias, para que estos objetivos se cumplan y no se vuelva a repetir este conflicto que tantas consecuencias nefastas ha producido a este país.

De momento es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay otros Grupos que deseen intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo Socialista, el señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia hoy ante nosotros.

Mi Grupo Parlamentario siguió con enorme interés, como no podía ser de otra forma, los días del paro generalizado en el sector de los transportes por carreteras. Tuvimos ocasión de expresar nuestros criterios en los círculos en los que era preciso expresarlo y de investigar, de alguna manera, las condiciones que habían hecho posible el planteamiento de una situación tan frontalmente hostil a los intereses generales del país.

Yo no tengo que decir que sacamos la conclusión de que por parte del Ministerio ha habido en los últimos años una actitud permanente de búsqueda de la mejora del sector. Se han intentado los equilibrios básicos entre oferta y demanda; se ha hecho un esfuerzo importante en adaptación del marco normativo legal que las regula, y ha habido una sistemática posición de apertura, de interés por la comunicación, por el consenso con las empresas, compañías y asociaciones fundamentales del sector.

Hemos de decir que nos parece que los días del paro generalizado esta actitud permanente del Ministerio de búsqueda de la mejora del sector se concretó en algunas líneas programáticas que nos parecieron acertadas.

En primer lugar, se reiteró al sector la permanente oferta de diálogo sin piquetes en la carretera, como no podía ser de otra manera, con los tremendos precedentes para la vida democrática de un país que puede introducir el sentarse en una mesa a negociar desde los presupuestos de hospitalidad y de presión por parte de los sectores en conflicto.

En segundo lugar, se colaboró con el Ministerio del Interior en el mantenimiento de la garantía del tráfico de los vehículos, de los automóviles de los ciudadanos normales y corrientes y en una fase ya de especial crudeza del conflicto, en la protección de aquellos camiones que voluntariamente querían ser escoltados por las fuerzas del orden hacia sus centros de destino.

En tercer lugar, y muy importante, creemos que se mantuvo el criterio de defensa de los intereses generales del país sin nerviosismo, sin claudicaciones que pudieran haber hecho negativa la actuación de la Administración en este asunto.

Coincidimos con algunas de las apreciaciones hechos por el señor Camisón en su intervención. Nos parece que no con la virulencia que pudiera deducirse de sus palabras, pero estaríamos ciegos y no seríamos leales con nosotros mismos si no participásemos de la opinión de que se mantienen vivas algunas de las tensiones dentro del

sector y que se requiere por parte del Ministerio, en su conjunto, un tratamiento global de las mismas que nos pudieran conducir, en un plazo breve, a la recuperación del buen tono del sector, que hasta esa fecha se había mantenido en España.

La excesiva vulnerabilidad de dicho sector a los precios del gasóleo —especialmente complicada por los incidentes internacionales que todos conocemos—, la dificultad de traslación de los costes del sector a sus clientes, como consecuencia de la dimensión excesivamente pequeña de muchas de las empresas que operan en el sector, junto con la rigidez del mercado y de las tarifas, son aspectos importantes que continúan latentes. En ese aspecto pregunto a S. S. si hay alguna iniciativa del Ministerio tendente a un tratamiento conjunto y global de estas actuaciones, incluyendo la propia edad del parque de vehículos, de los conductores de los mismos y el fenómeno detectado de la dificultad de comunicación con el sector, la dificultad de que llegue hasta ellos la información que emana del Ministerio y de la Dirección General en concreto.

Como se ha dicho, es un asunto que ha pasado. Quizá sea bueno que podamos debatir sobre el mismo ya desde la lejanía y la frialdad que producen esas fechas que han transcurrido. A nosotros, en todo caso, nos parece que los momentos de mayor tensión del paro general se separaron desde el sosiego y desde la prudencia por parte del Ministerio. Las actuaciones de dicho Ministerio, algunas de ellas residenciadas, como se ha dicho, en otros Departamentos, huyeron de caer en el histerismo, en la urgencia, en la inmediatez de solución de los problemas, y se adoptó, en nuestro criterio, una táctica bien distinta, como digo, de sosiego y de exquisita prudencia.

El asunto se complicó especialmente por el puente del 12 de octubre, porque coincidió una revisión de los precios de los combustibles precisamente en esa fecha y, tengo que decir, por la actitud de algunas asociaciones empresariales, que, manteniendo formalmente una actitud de oposición al paro, a través de algunos comunicados internos a sus asociados no favorecieron de manera suficientemente contundente la solución del conflicto.

Tengo la absoluta certeza y me cuesta algún trabajo decirlo, por el pudor propio que se debe tener en las relaciones de los Grupos con el Gobierno, aunque sea el Grupo que lo sustenta— de que la solución razonablemente alcanzada a los problemas del sector fue facilitada en gran medida por la credibilidad que el Ministerio, a través de la Dirección General de Transporte, tiene en los sectores implicados en el paro.

Esta es la posición de nuestro Grupo, es el criterio que nos merece la actuación del Gobierno. He creído entender que hay una posible petición de responsabilidades por los daños ocasionados estos días a industrias en el paro. Nuestra opinión al respecto, dicha a vuelapluma, es que esos conflictos deben ser solucionados por los tribunales de justicia; que no compete a la Administración pronunciarse sobre ellos ni, por supuesto, a este Grupo Parlamentario. Simplemente queremos decir que nos parece un legítimo uso de los derechos ciudadanos el que quie-

nes se sientan afectados con daños importantes por el paro generalizado que hubo en el sector de los transportes, recurran haciendo una petición de las cuantías que estimen precisas a los tribunales de justicia.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): En primer lugar, muchas gracias al señor Camisón. Es verdad que hubo consecuencias graves de este conflicto y que algunas de ellas —ha hecho referencia ahora don Genaro García, del Grupo Socialista— si se articulan a través de las correspondientes peticiones de daños, la verdad es que a la Administración nos parece muy bien que en la sociedad civil se tenga una actuación positiva en este sentido para exigir las responsabilidades a quien las tenga.

Voy a hacer algunas precisiones. No es correcto decir que la Comisión exigió, en un tono como si hubiera una especie de mandato a una posición de jerarquía o de subordinación de la Administración española con respecto a la Comisión en estos temas. Sí que es cierto que la Comisión se dirigió al Gobierno español señalando que hay un compromiso de mantener la libre circulación, que es uno de los elementos en los que se basa el funcionamiento de la Comunidad Europea, pero no en esos términos peyoratorios, como requerimiento obediencia, porque nada hay más lejos de la realidad.

Quizá en ese punto convendría precisar que la mayor parte de los cortes de la frontera se produjeron en el lado francés, no en el lado español. Al mismo tiempo, sin tratar, naturalmente, de consolarnos con ello, he de señalar que en estos momentos todavía estamos atravesando cortes intermitentes, aunque en ocasiones muy prolongados, de la frontera entre Italia y Austria en lo que constituye uno de los principales problemas de la libre circulación en el transporte por carretera en Europa, y se han producido —en este caso sí— quejas en el Consejo de Ministros de la Comunidad Europea por la escasa actuación de las autoridades italianas al respecto.

En cuanto a la fragilidad del sistema legal a que se ha referido, yo tengo también mis dudas. Sé que es un tema polémico, y le expreso mi opinión personal que ya he manifestado en otras ocasiones. Yo creo que una norma reguladora del ejercicio del derecho de huelga, si no se parte de un consenso previo de las fuerzas sociales, tiene muy escasa virtualidad. Yo soy algo escéptico respecto a la virtualidad de una norma de ese tipo y, sin embargo, me parece que todos debemos ser en ese punto —y, por supuesto, englobo también a la Administración del Estado— más decididos a usar la normativa que está en vigor, porque en ocasiones no se trata, como he expresado aquí, del ejercicio del derecho de huelga, en ocasiones se trata del ejercicio de actos que por la legislación vigente están clarísimamente definidos, como no podía ser de otra manera, como ilegítimos y que generan la correspondiente responsabilidad.

Los cortes de carretera, la violencia sobre las personas, el apedrear vehículos, el pinchar o rajar las ruedas, eso no es, obviamente, el derecho de huelga; son actuaciones que tienen su rechazo legal —vuelvo a decir, como no podía ser menos— y seguramente todos —la Administración central, por supuesto, pero también los particulares afectados— debemos ser más decididos en reclamar sus derechos legítimos y en la aplicación del derecho vigente.

Por eso el ejercicio de esas acciones judiciales reclamando daños nos parece muy bien. Nos parece que es una actitud positiva, y vuelvo a señalar que se ha referido a ella también el portavoz del Grupo Socialista, don Jenaro García.

Dice usted que la reacción de Renfe es escasa. Yo creo que no. No dispongo aquí de las cifras, pero se las puedo facilitar a S. S. para que vea cómo se produjo un incremento muy notable de la actividad de Renfe en el transporte de mercancías en estas fechas, que, naturalmente, está reflejado en el volumen de sus ingresos derivados de esta actividad. Lo que sucede es que, obviamente, el ferrocarril no puede competir con la versatilidad y —hay que decirlo todo— con la eficiencia del transporte por carretera, porque gran parte de los daños que se producen por un conflicto en este sector deriva también de su eficiencia previa, de su puntualidad, de su economía —es un transporte relativamente barato— y de la regularidad con que puede atender a sus clientes.

Me imagino que sabe S. S., como todos, que hay una gran parte de la industria que ha eliminado el almacén, no hay «stock» de piezas, de repuestos o de elementos en la industria del automóvil, así como en otras industrias, y están basados en ese flujo permanente que facilita el transporte por carretera, el transporte de camiones, que les ha permitido economizar, abaratar sus costes, pero que también le da una mayor fragilidad al conjunto del funcionamiento del sistema económico, en este caso del aparato productivo industrial, porque se basa en esta regularidad y en esta eficiencia del transporte por carretera, que con cualquier alteración, naturalmente, comporta unas consecuencias graves, notoriamente significativas. El ferrocarril incrementó su participación en el transporte de mercancías, pero, obviamente, no puede sustituir a esa versatilidad, a esa eficiencia y a esa regularidad del conjunto del transporte por carretera.

Coincidimos —y en ese punto enlazo también con la intervención de don Jenaro García-Arreciado, del Grupo Socialista— en el tema de la repercusión en precios. En ese sentido puedo informar, porque ha habido una pregunta precisa del portavoz del Grupo Socialista en cuanto a si nuestra intención es plantear a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos que el sistema de tarifas en el transporte de mercancías (también en el transporte de viajeros, pero ahora estamos en el transporte de mercancías), tenga un reajuste automático de acuerdo con la fórmula correspondiente, teniendo en cuenta la repercusión en los costes de los cambios del precio del combustible, sin necesidad de pasar por el procedimiento actual, algo engorroso en su trámite, de la Junta de precios, acuerdo de la Comisión Delegada, etcétera, sino que se

apruebe una fórmula, de acuerdo con su repercusión en costes, y el ajuste, a las alzas o a las bajas, se produzca de manera automática y más sencilla. Esa es nuestra intención, parece que clarísimamente justificada, al menos mientras dure esta situación de desequilibrio en los precios del combustible.

También tengo que agradecer la intervención del portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, porque, efectivamente, no por mérito propio, porque en este caso se trata de una persona que fue nombrada por antecesoros míos en la responsabilidad del Ministerio de Transportes, pero yo creo que cualquiera que conozca al Director de Transportes Terrestres se dará cuenta inmediatamente que desde luego lo que no se le puede achacar es falta de diálogo, de paciencia, de conocimiento del sector, de contactos, de relaciones, porque es prácticamente imposible encontrar una persona con más dedicación, con más conocimiento, con más relación y con más diálogo permanente con el sector. Es verdad que es un sector muy vulnerable a cualquier diferencia en los precios. En este sentido, estas alteraciones constantes en el precio del gasóleo son muy perjudiciales y también es verdad que debido a la atomización —antes al hablar de las telecomunicaciones nos encontramos con un único operador, con lo que naturalmente comportan los precios—, en este caso —y estaba apuntado en su intervención— las posibilidades de adopción de las tarifas son relativas, porque la competencia es tan exagerada que los mismos participantes en este sector saben que estas tarifas ni siquiera son indicativas, ya que no se trata de que personas ajenas al sector, lo que se ha denominado en el lenguaje coloquial «piratas», realicen unas tarifas o unos portes a unos precios degradados que perjudican el equilibrio del sector, sino que ellos mismos, lo sabe parte del propio sector, tienen una oferta muy amplia y es muy difícil mantener esas tarifas o esos precios. De ahí la rigidez —el concepto es acertado— con el que se opera. De todas formas, el criterio es mantener esa forma de comportamiento, y pensamos que las mejoras notorias que se han experimentado en los últimos años en el sector puedan consolidarse manteniendo esa economía y esa eficacia, esa regularidad que viene acreditando y que ha tenido sus repercusiones en la forma en que se está organizando el proceso productivo en la industria. (El señor Camisón Asensio pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Excepcionalmente, señor Camisón, tiene un turno, que ruego que sea muy breve, de dos minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Quería aprovechar este cortísimo turno para decir que, dada la amabilidad del señor Ministro en su oferta de enviarnos las situaciones de Renfe durante el conflicto, como grupo le agradeceríamos que nos las entregara.

Quiero también decir que quizás aquí quede constancia que lo deseable por todos es que no vuelvan a repetirse estos hechos, sobre todo en los aspectos de dejación que hubo y que yo he repetido antes.

Realmente, se toleró el aumento de la tensión porque se intervino en el último momento en situación de verdadera emergencia, y esta actitud, que, por otra parte, resulta habitual en cualquier conflicto, no justifica la violencia, pero sí la induce como único medio de llegar a la mesa de negociaciones, y sería de desear, repito, que esto se erradicara cuanto antes en estos casos.

También hubo dejación porque se pospuso la necesaria y siempre pendiente modernización del sector, proporcionándole un marco de trabajo adecuado, haciendo que se cumpla al menos el ordenamiento legal vigente y dando soluciones a los colectivos de trabajadores autónomos, y que si ahora se hace es como consecuencia de esa presión, porque no se hizo frente de manera global a la nueva situación que plantea el precio del petróleo. A su diligencia en el aumento de los precios, no se ha correspondido, por parte del Gobierno, con una diligencia similar en el estudio de los problemas que plantea en los sectores más directamente afectados, y uno de ellos fue este de los transportes.

En esta línea, yo quisiera recordar, si es posible, señor Ministro (se lo digo aunque no sea un tema de su competencia, pero ante un Gobierno solidario yo creo que estará de acuerdo), la conveniencia de una política fiscal y de ingresos públicos por gasolinas y gasóleos que no tenga finalidades exclusivamente recaudatorias, sino redistributivas de los costes de las crisis en los sectores más vetados, y el transporte es uno de ellos.

Termino, señor Presidente, con una pregunta muy escueta. ¿No cree el señor Ministro que, ya que el Real Decreto 825, de 22 de junio de este año, constituye el Consejo de Consumidores y Usuarios, sería muy oportuno que se activara la constitución de este Consejo porque podría ser de gran utilidad en conflictos de esta naturaleza?

Esto es todo, señor Presidente.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Recojo todas las sugerencias que ha formulado en esta segunda intervención el señor Camisón y mi respuesta al tema del Consejo de Consumidores es afirmativa. De hecho, desde la Dirección General de Transportes, ya para el tema, por ejemplo, de concesiones de líneas de transporte de viajeros, se viene consultando, como uno de los elementos, a las asociaciones de consumidores con carácter previo a la adopción de la decisión de estas concesiones. En cualquier caso, como digo, recojo sus sugerencias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

— **PARA INFORMAR DEL ALCANCE Y CONTENIDO DEL DECRETO QUE FUE APROBADO POR EL CONSEJO DE MINISTROS DEL VIERNES DIA 18 DE MAYO DE 1990, SOBRE LA MILITARIZACION**

**DEL CONTROL AEREO DEL AEROPUERTO DE ZARAGOZA, ASI COMO DE LOS PLANES QUE ESE MINISTERIO TIENE EN RELACION CON EL DESARROLLO DEL TRAFICO DE PASAJEROS Y MERCANCIAS DEL CITADO AEROPUERTO (SEÑOR MUR BERNAD, PAR-G. Mx.) (Número de expediente 213/000068)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la última de las comparencias planteadas en el día de hoy para informar del alcance y contenido del Decreto que fue aprobado por el Consejo de Ministros del viernes día 18 de mayo de 1990, sobre la militarización del control aéreo del aeropuerto de Zaragoza, así como de los planes que ese Ministerio tiene en relación con el desarrollo del tráfico de pasajeros y mercancías del citado aeropuerto, planteada por el señor Mur, del Grupo Mixto.

Para una primera intervención informativa, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): En primer lugar, una precisión en torno a la petición de comparencia y de información, y es que el concepto de militarización no es correcto; el que usa el Decreto que es el correcto, es el de unificación del control del espacio aéreo en Zaragoza. Quizá conviene hacer también las siguientes precisiones.

En primer lugar, el aeropuerto de Zaragoza no es el único caso en España, es una base militar que está abierta a usos civiles, pero como digo hay otros casos en España.

En segundo lugar, existían, al menos, hasta tres controles para el espacio aéreo de Zaragoza: dos militares y uno con personal civil, que tenían que funcionar de una forma coordinada y, en algunos casos, consecutiva con los problemas que eso comporta. De acuerdo con la normativa en vigor, el control militar tenía que ser exclusivamente español, pero en la práctica no era así. Existe un control norteamericano con sus propios sistemas que tendría que compatibilizarse con el sistema militar de control aéreo español y con los funcionarios dependientes de la Dirección General de Aviación Civil. El objetivo que persigue este Decreto, como digo, es unificar dejando un único control que atienda, por supuesto, a las necesidades militares y también a las necesidades civiles de forma similar y más simplificada, y, consiguientemente, en principio más segura, como viene sucediendo en las otras bases militares españolas abiertas al uso civil, tal es el caso de los aeropuertos de Valencia, el de Jerez y el de Murcia, que estará en la misma situación.

Al objeto de dar cumplimiento a este Decreto a través de la Comisión Interministerial de Defensa y de Transportes, existe un grupo mixto de trabajo que ha procedido, de una parte, a resolver las cuestiones derivadas de los aspectos laborales y profesionales de los funcionarios dependientes de la Dirección General de Aviación Civil con destino en Zaragoza, y, al mismo tiempo, a dar garantías de la incorporación mediante la adecuada formación pre-

via del personal militar que debe prestar estos servicios. Debo decir que en el momento presente los funcionarios dependientes de la Dirección General de Aviación Civil eran diecinueve en total, y quince de ellos han pedido el traslado; tres son mayores de 55 años y se quedarán en su destino de Zaragoza en otras tareas, y uno ha pasado a prestar servicio en la oficina de tráfico del aeropuerto. Con ello, el aspecto laboral de estos funcionarios está resuelto, y a 31 de marzo finalizará el proceso de unificación, con lo cual, como digo, se simplificará y se mejorarán sus condiciones tanto para el uso militar como para el uso civil.

Respecto a acciones adicionales que corresponden a actuaciones en el Aeropuerto, puedo citarles a SS. SS. las siguientes. Continúa el esfuerzo para dotar al aeropuerto de instalaciones y servicios capaces de atender a la demanda, y en este sentido se procede a una remodelación del edificio terminal de pasajeros, que estará en servicio a finales de este mismo año, contando con instalaciones precisas para atender a aeronaves del tipo B-747, con una superficie en la zona de llegadas de 400 metros cuadrados. También se habilita un edificio para terminal de carga, que cuenta con un almacén de 572 metros, y de una zona de oficinas con una superficie de 332 metros para el personal de aduanas. Se amplía el horario operativo del aeropuerto para atender a los vuelos que solicitan operar en el mismo. El horario actual es de 8 a 24 horas en verano y de 8 a 23 horas en invierno, y este horario se amplía de 6 a 8 horas para los vuelos cargueros. Asimismo, a petición de las compañías, se prolonga por la noche el tiempo necesario para atender estos vuelos. También en la aduana se dispone de todo el horario operativo para despachar los vuelos internacionales. Hay en este momento conversaciones del organismo autónomo de Aeropuertos Nacionales con la Diputación General de Aragón, al objeto de incrementar las posibilidades de utilización del transporte de mercancías del aeropuerto de Zaragoza.

Y para concluir, quizá algunas cifras acreditativas. Podría decirles que dentro de la clasificación de aeropuertos españoles, el de Zaragoza, en el período de enero a octubre, ha experimentado un crecimiento del 32 por ciento en el volumen de pasajeros, el más importante, diríamos, de los aeropuertos con líneas regulares.

El movimiento de aeronaves civiles ha experimentado un crecimiento del 29 por ciento, y el movimiento del volumen de carga un crecimiento de casi el 60 por ciento, el 59 y medio concretamente.

Como he dicho que se trata del período de enero a octubre, pudiera tal vez pensarse maliciosamente que estaría concentrado en los meses anteriores a la adopción de estas medidas de unificación del control aéreo, pero lo contrario es más cierto. Si reducimos ese período a la fecha de entrada en vigor del Decreto, y, consiguientemente, desde el mes de mayo al mes de octubre, el crecimiento del volumen de pasajeros es mayor —es del 34 por ciento—, y el del volumen de aviones del 24 por ciento.

Quiero decir algo también significativo y positivo. Al aumentar más el número de pasajeros que el de aviones, quiere decir que el nivel de utilización u ocupación se in-

crementa, lo cual es positivo, repito, y el volumen de mercancías se ha incrementado en un 79 por ciento en estos meses, pasando el aeropuerto de Zaragoza del lugar número 14 en la clasificación de los Aeropuertos Nacionales al lugar número 9 en estos momentos.

He de señalar, por último, que en los tráficos respectivos a este momento, el 86 por ciento del tráfico del aeropuerto de Zaragoza es militar y el 14 por ciento es civil.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición respecto de esta solicitud, tiene la palabra el señor Mur, solicitante de la comparecencia.

El señor **MUR BERNAD**: Lo avanzado de la hora no me excusa de agradecer al señor Ministro las explicaciones que nos ha dado sobre el tema que proponíamos, y también decirle que el tiempo que ha tardado desde que se solicitó la comparecencia hasta hoy, no ha operado, como otras veces, en que el tiempo arregla los problemas, sino que, a nuestro juicio, en este asunto los ha empeorado. Y me explicaré porque a nuestro juicio los ha empeorado.

Parto de la base de que el Real Decreto objeto del debate, el 693 del actual año 1990, se basa fundamentalmente, en una facultad que tiene el Gobierno para encomendar al Ejército del Aire el control del espacio aéreo, siempre que concurren circunstancias especiales. Yo no sé si aquí el término especiales puede también asimilarse al término excepcionales, y si el término excepcionales quiere también decir provisionales. Eso es algo que me gustaría que aclarara el señor Ministro. Porque, evidentemente, se ha basado en una situación especial, que es difícil de apreciar objetivamente, como es el incremento de las operaciones militares.

Creo que ésa es la razón fundamental por la que se ha acordado este Decreto. Las cifras que el señor Ministro nos ha dado en cuanto a crecimiento de actividades civil y militar, tanto en el tráfico de aeronaves.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Sólo civil, señor Mur.

El señor **MUR BERNAD**: El señor Ministro ha hablado del 86 por ciento de tráfico militar y del 14 por ciento de tráfico civil. Pero el incremento de las cifras que nos ha dado es un elemento engañoso, puesto que habla de porcentajes y no habla de cantidades absolutas.

Como allí partimos de una actividad tan mínima que cualquier movimiento que se aumente eleva los porcentajes de manera espectacular, si usted nos traduce las cifras que ha dado a movimientos absolutos de aeronaves y a movimientos absolutos de viajeros, veremos cómo estas cifras resultan engañosas.

Quiero decirle al señor Ministro que la militarización o el encargo del control del espacio aéreo a los militares —que no sé cómo hay que traducir eso—, ha generado la repulsa de la mayoría de las instituciones y fuerzas sociales de Aragón por su impacto negativo, ya que es restric-

tivo para el desarrollo de nuestro aeropuerto y, en consecuencia, para la ordenación territorial de Aragón. A este respecto le voy a recordar al señor Ministro el acuerdo plenario del Ayuntamiento de Zaragoza del día 31 de mayo de 1990 (con el voto favorable de todos los partidos políticos y la abstención del Partido Socialista), en el que expresa su malestar, solicita que se vuelva otra vez al control civil, que se anule el Decreto y que, en todo caso, se adopten todas las medidas legales precisas para la anulación de dicho decreto.

Las Cortes de Aragón, representativas de la voluntad de los habitantes de la Comunidad Autónoma, han aprobado sendas resoluciones en las que instan a la anulación del Decreto y protestan por la medida. El Gobierno aragonés, el día 26 de junio de 1990, ante la carencia de todo tipo de información sobre este asunto, acordó interponer un recurso de reposición previo al contencioso-administrativo. A este respecto hay que decir que en estas fechas, ya transcurrido el plazo legal para resolver el recurso de reposición, la Administración ha dado la callada por respuesta y el Gobierno aragonés ha presentado el contencioso administrativo en la Sala Tercera del Tribunal Supremo con fecha 22 de octubre de 1990. Esta falta de respuesta confirma la nula disposición del Gobierno central a la información a las instituciones aragonesas de cualquier signo, porque el Ayuntamiento de Zaragoza es del mismo partido político que el del señor Ministro.

La cuestión ha llegado incluso al Parlamento Europeo el día 12 de julio de 1990, por medio de una actuación planteada por el eurodiputado señor Bandrés, en especial ante la presión, en este caso, de la Unión Sindical de Controladores Aéreos. Y, por fin, la Coordinadora pro-aeropuerto civil de Zaragoza ha presentado ante la Administración once mil firmas, recogidas en muy pocos días, a raíz de la publicación del Decreto; las asociaciones empresariales, cámaras de comercio y otras entidades también han protestado. Quiero decir, señor Ministro, que la repulsa a esta medida, como puede ver, es bastante generalizada.

Capítulo aparte es el problema surgido con el personal civil, con los controladores. En este aspecto, señor Ministro, permítame que le diga que la actitud del Ministerio es impresentable. Como decía un titular de prensa que no ha sido desmentido: Aviación Civil amenaza con sustituir a los controladores aéreos a lo bestia. Aquí tengo el recorte de prensa. Se lo achacaba al Subdirector General de Tránsito Aéreo, don Francisco Sáez, el día 30 de mayo de 1990. Han pasado de esa actitud a lograr acuerdos con dichos controladores aéreos para superar la presión sindical y, sobre todo, las huelgas anunciadas no solamente del aeropuerto de Zaragoza, sino del resto de España.

¿Podría el señor Ministro asegurar que las soluciones que han pactado con los controladores civiles —quince como ha reconocido— del aeropuerto de Zaragoza se pueden generalizar a otros colectivos que estén en situaciones parecidas de traslado forzoso? ¿No cree que se han utilizado medidas excepcionales que afectan fundamentalmente a la economía de los controladores y que rogaría al señor Ministro que nos hiciera públicas cuando és-

tas hayan terminado de pactarse, porque no sé si han terminado de ser efectivas, para que conozcamos exactamente cuál ha sido el costo económico y otro tipo de ventajas que el Ministerio ha dado a los quince controladores —afortunadamente eran pocos— para que no opusieran ningún tipo de resistencia?

El día 29 de noviembre, los controladores desconvocan la huelga de Navidad, los sindicatos aceptan la militarización del control y reconocen que el futuro del aeropuerto civil de Zaragoza es muy negro. Palabras de los propios controladores a los medios de comunicación. Pero ellos no pueden aguantar más las presiones ni pueden rechazar las mejoras que les proponen.

Señor Ministro, el territorio aragonés, como sabe, soporta servidumbres peligrosas y molestas por la actividad militar de la base, fundamentalmente al servicio del Ejército americano. Un informe de la justicia de Aragón pone de manifiesto la existencia de treinta y tres incidentes graves —cuando hablo de incidentes en algunos asoma incluso la sospecha de secretismo— durante diecinueve meses, algunos de ellos tan sonado como el que hizo referencia a un viaje en el que participaba el señor Ministro de Defensa, que primero fue desmentido y luego ha sido reconocido por las propias autoridades aéreas.

Todo eso que acabo de citar, señor Ministro, genera la sensación e inseguridad en la población aragonesa. Le sugiero que lea este informe que ha sido remitido por la Justicia de Aragón al Gobierno de la nación y al Defensor del Pueblo. En estas circunstancias aparece la crisis del Golfo; a ustedes les vino bastante bien para justificar esa militarización, en ese aspecto se adelantaron a dar un mayor protagonismo militar al aeropuerto de Zaragoza, y esa crisis ha puesto de manifiesto muchísimas cosas en relación con la existencia de la base y su funcionamiento.

La Embajada americana, cuando hay rumores de huelga de los controladores, rápidamente pone el grito en el cielo y se preocupa por la misma. Quiero recordarle que al día 11 de septiembre había contabilizados ya más de mil vuelos de la U. S. Air Forces; quiere decir que había habido un incremento, que me imagino no está contabilizado porque es del otro lado de la base militar, de la actividad aérea del espacio aéreo de Zaragoza. Los acuerdos internacionales en materia de defensa nos hacen pensar que la base de Zaragoza incrementará su actividad militar y, por tanto, el aeropuerto corre el riesgo de reducir sus servicios.

Señor Ministro, nosotros le pedimos claridad, que no se nos margine en la toma de decisiones y en la falta de información; que no se nos diga que el control militar es más seguro, o que la unificación ha venido a beneficiar el tráfico civil, porque si no esa medida se hubiera utilizado con otros aeropuertos y no ha sido así; que no se nos dé un trato discriminatorio, puesto que en otros aeropuertos el cambio ha sido justamente al contrario: a la hora de unificar los servicios de control se ha pensado en la unificación, pero con controladores civiles. En Zaragoza, la base militar hispano-norteamericana hipoteca el aeropuerto civil, a pesar de la reiterada petición unánime de todas las fuerzas políticas para desmantelar la actual base

militar de utilización conjunta; la última petición se ha realizado en el Parlamento aragonés hace escasamente quince días, suscrita por todos los grupos políticos, incluido el Partido Socialista. Hoy, he leído que el Presidente del Gobierno aragonés traslada esto al Presidente del Gobierno español para que se tomen las medidas precisas para desmantelar esta base que tantos problemas nos trae a los zaragozanos.

Señor Ministro, si esto es inevitable, nos gustaría que nos lo dijera; si esto hay que aceptarlo así, creemos, y así se lo ponemos de manifiesto, que no se puede dejar a Aragón sin aeropuerto, porque es el único aeropuerto que tenemos. Aquí se ha dicho esta mañana que hay comunidades autónomas, vecinas a nosotros, que tienen tres aeropuertos, y en las que se acaba de invertir en reforma de un aeropuerto lo que costaría uno nuevo. En Aragón no tenemos más que uno que tiene todas estas carencias y todas estas hipotecas y, señor Ministro, en Aragón queremos vuelos internos, queremos vuelos internacionales, queremos vuelos de carga, queremos vuelos «charter», pero esto no lo quiere sólo el Partido Aragonés, lo queremos todos. Yo celebro que en este momento haya en esta Comisión Diputados socialistas que pertenezcan a las tres provincias aragonesas y supongo que ninguno renunciará a tener un aeropuerto en Aragón; simplemente queremos un aeropuerto que sea verdaderamente operativo.

Yo le pediría, señor Ministro —y ya termino—, que si no hay otra solución, si esta base militar abierta al uso civil ha de tener una prioridad de uso militar por ahora y para el futuro, afrontemos el problema conjunto, frontalmente, y proponga el señor Ministro la construcción de otro aeropuerto civil, e incluso que en dicha construcción participen en el coste los americanos y todas aquellas fuerzas militares extranjeras que están utilizando la base.

Creo que eso resolvería el problema de una vez por todas y acabaríamos con tantas marchas hacia la base, con tantas peticiones de desmantelamiento de la base, que posiblemente sea otra cuestión, pero ya no depende de su Departamento de Defensa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo, cuando el Ayuntamiento de Zaragoza celebró la sesión para solicitar la anulación del Decreto de 18 de mayo que nos ocupa, sobre la militarización del aeropuerto (al señor Ministro le gusta más la palabra unificación), adoptó la postura de no estar de acuerdo con esta decisión del Gobierno. Nosotros creemos que algo de razón tendrán los aragoneses en esta petición, porque lo que está fuera de toda duda es que el deseo de Zaragoza y Aragón es que el aeropuerto de esta Comunidad tenga un control civil y no militar.

En la misma dirección se han manifestado toda la serie de instituciones, fuerzas o sectores que han opinado sobre el tema. Las mismas fuerzas sindicales de los contro-

ladores aéreos han puesto de manifiesto la nula experiencia que en los pasados años han tenido las instalaciones militares en cuanto al control de aproximación y se han citado públicamente accidentes como el del célebre F-18, que colisionó con un «Hércules», quitándole una de las alas, ya que hubo un conflicto entre el oficial y el suboficial—el suboficial era controlador y el oficial era conductor— y no llegaron a entenderse en esta operación.

Por tanto, no dejan de tener razón estas fuerzas sindicales cuando suponen que el futuro de este aeropuerto sea el que no disminuyan los accidentes, pero sí que se oculten.

También ha recordado el representante del Partido Regionalista Aragonés que incluso los «verdes» han recurrido al Parlamento Europeo, que se une a todo el movimiento de la coordinadora en favor del control civil del aeropuerto de Zaragoza, con 11.000 firmas, que incluso se ha dicho que se va a continuar recogiendo, y se une toda esta iniciativa a las consultas a la Comisión de Peticiones.

En esta materia nos gustaría que el señor Ministro nos aclarara la siguiente cuestión, puesto que se ha dicho en todo este debate, no sólo aragonés, sino nacional que se ha establecido sobre la materia, que la legislación comunitaria no va en la dirección de utilizar los aeropuertos que tienen movimiento de tipo civil. Si esto es así, nos gustaría que nos lo confirmara, puesto que sería una directiva con bastante sentido común.

Aquí ha habido realmente no sólo las citadas reacciones sindicales o las del Ayuntamiento de Zaragoza, sino el propio Gobierno regional e incluso el Justicia de Aragón. Entonces, ante este movimiento ciudadano, estamos observando que la Dirección General de Aviación Civil ha reaccionado acelerando el proceso de unificación—por utilizar el término que al señor Ministro le gusta— y que se ha procedido inmediatamente al entrenamiento urgente de los militares para llevar adelante esta función.

Nos preguntamos si todo esto no será también la punta del iceberg de algo más amplio y que vaya en la dirección, a nivel de toda la Comunidad Europea, de ir delimitando todo lo que es el control militar de un cierto tipo de aeropuertos, porque alguno de ellos están afectados. Se puede dar el caso, por ejemplo, a usted le consta, de que haya legislaciones de los países miembros de la Comunidad, como la británica, creo recordar, que no permiten este tipo de intercambio civil con aeropuertos que están afectados por instalaciones militares. Luego al haber militarizado el aeropuerto de Zaragoza se le hace daño a Aragón, impidiendo que las compañías británicas puedan tener contacto con este aeropuerto.

En cuanto a este iceberg que le comentaba, en el Senado recientemente se ha dicho, y tengo los documentos a la vista, que esta solución que se ha dado al aeropuerto de Zaragoza no resulta tan atípica, puesto que algo de lo mismo se puede decir ante una serie de aeropuertos, entre ellos incluyo el de Talavera la Real. La pregunta, en este caso desde el ángulo extremeño, es si el Gobierno también, en el caso de este aeropuerto extremeño, va a inclinar la balanza en favor del control militar, en lugar de

inclinarla en favor del control civil, ya que nos gustaría conocer el futuro de este aeropuerto.

Nos ha dicho el señor Ministro una serie de inversiones que se van a hacer en el aeropuerto de Zaragoza, que nos parecen muy bien. Nos gustaría que las especificara y las comprometiera con más detalle.

Se ha referido, en el documento del Senado que tenemos a nuestra disposición, al problema que se le presenta al personal civil afectado, que le da seguridades o le promete el Gobierno que todo ello se hará durante un período transitorio largo y teniendo en consideración los intereses de cada una de las personas afectadas que proveen del campo civil.

Ante esta promesa del Gobierno respecto al personal civil, le rogamos, señor Ministro, que nos especifique qué tipo de garantías tienen éstas personas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por la información que nos ha dado sobre este tema.

Efectivamente, en Aragón ha traído consigo el que se produzca una polémica bastante considerable. De todas formas, como representantes que somos del pueblo español, y del pueblo aragonés los Diputados que somos de esta Comunidad, creo que tenemos que ser lo suficientemente conscientes como para que, cuando se produzcan este tipo de hechos, sepamos transmitir las noticias y los comentarios con el alcance y la medida que deben tener. Lo digo porque en todo este proceso se está utilizando el término militarización. Además del tono despectivo que puede traer consigo la utilización de ese término, se está utilizando creo que de forma desacertada y un poco sobredimensionada, porque en este caso concreto, en los sistemas de control aéreo, que es una parte de todo el proceso que existe en un aeropuerto, se cambia al personal civil por personal militar, que tiene que cumplir, con arreglo a los cursos que se le han estado impartiendo, las normas y directrices que establece la Organización de Aviación Civil Internacional.

Esta medida, usted, señor Ministro, la ha calificado de unificación, que creo que es el término más adecuado desde el momento en que existen unos hechos que motivan esta unificación y que vienen derivados de la existencia de unos elementos relacionados con el tanto por ciento de utilización por parte civil o por parte militar de los servicios del aeropuerto, puesto que nos encontramos, según los datos que usted ha dado, con que un 86 por ciento de los servicios que se están prestando son de carácter militar y que sólo un 14 por ciento son de carácter civil, y no todos ellos comerciales. Es decir, aquí se va a una fórmula de simplificación. A mí me gustaría que el señor Ministro aclarara la transitoriedad de esta fórmula, si efectivamente se ha pensado que es provisional en cuanto a su utilización y en razón a que exista un progresivo aumento del nivel de utilización del aeropuerto por parte de pasajeros y de servicios de carga o mercancía. Se trata de

intentar conseguir que exista una mejor gestión de todo el sistema de control aéreo y, por supuesto, como es lógico, donde tiene que plantearse esa unificación es en aquel servicio en el que existe una mayor presencia. Si en el servicio de carácter militar es del 86 por ciento y en materia civil es del 14 por ciento, lo normal es que esa simplificación o esa tendencia a una mejor gestión se produzca hacia el sector de utilización militar.

Señor Ministro, a nosotros, como aragoneses, también nos apetecería que tuviéramos un control aéreo civil. ¿Por qué? Porque eso significaría que existe el suficiente número de servicios de carácter civil, tanto de pasajeros como de carga, que obligaría a que existiera ese centro de control de área terminal, independientemente del centro de control militar.

Bajo ese punto de vista, nosotros pensamos —alegrándonos de las cifras que usted nos ha dado respecto de la utilización del aeropuerto civil de Zaragoza en cuanto al incremento que se está produciendo en estos últimos tiempos en el número de pasajeros y de mercancías— que las obras de remodelación y de modernización que son necesarias en ese aeropuerto poco a poco vayan adecuando las instalaciones para que el flujo de aviones, tanto de vuelos interiores como internacionales, sea cada vez mayor.

Me parece muy positivo que se planteen acuerdos en negociaciones o conversaciones con la Comunidad Autónoma para que exista una corresponsabilidad en cuanto a la utilización del aeropuerto y a la potenciación de la utilización de ese aeropuerto.

Por lo que se desprende de su intervención, señor Ministro, en modo alguno se plantea la militarización del aeropuerto. Lo que se está planteando es que una fase de las operaciones del aeropuerto pasan de un control civil a un control militar y, por lo que estoy observando de las manifestaciones que usted ha hecho, esta fase tiene una transitoriedad que viene fundamentada por la posibilidad de que exista un mayor aumento de servicios civiles de cargas, de mercancías y de pasajeros.

Si esto es así, me gustaría, señor Ministro, que usted lo aclarara, porque sin duda es fundamental, y es fundamental que los ciudadanos españoles y los ciudadanos aragoneses conozcan el calado de esta medida, las posibilidades que tiene que en un momento determinado, en función de esa organización a que he hecho referencia, se dispusiera de ese centro de control de área terminal de carácter civil y, en definitiva, vendría muy bien y posibilitaría el que esa organización vaya en beneficio de todo el colectivo de ciudadanos.

Hay un hecho significativo, que me imagino que el señor Ministro conocerá, como conocemos todo el mundo, porque es una decisión avalada por el Gobierno español, y que es Jaca-98. Sin lugar a dudas el hecho de que el aeropuerto de Zaragoza tenga ante sí esa perspectiva de una olimpiada internacional de indudable trascendencia en caso de que sea concedida, permitirá continuar en esas actuaciones que se están llevando a cabo para que el aeropuerto de Zaragoza siga siendo como lo es en estos mo-

mentos, civil, a menos en cuanto a cargas y a situación de pasajeros se refiere.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, don José Barrionuevo.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Señor Presidente, señorías, insistiré en algunas de las ideas y trataré de contestar también a lo que se ha solicitado por parte de los señores Diputados que han intervenido.

Al final de su intervención, el señor Mur, cuyo Grupo había ocasionado esta comparecencia, decía contundentemente que hay que afrontar el problema. La verdad es que ello me ha hecho albergar unas ilusiones, aunque debo confesarle que las palabras que han seguido me han defraudado un poco. Digo esto porque parece que sugiere S. S. que afrontar el problema es construir otro aeropuerto, y esto no me parece una forma realista y sensata de afrontar el problema.

Yo le he hablado de cifras relativas porque me parece que eran más indicativas. Naturalmente las cifras absolutas son correspondientes. Se parte del nivel de clasificación que tenía el aeropuerto, pero es que S. S. decía que el tiempo y estas circunstancias han empeorado las cosas. Lo que yo le trataba de demostrar con esas cifras era nuestro criterio en el sentido de que esa unificación del control aéreo lo que hace es mejorar técnicamente este servicio de control y de ayudas a la navegación, pero que en absoluto había influido negativamente en el tráfico civil del aeropuerto. Ahora, si se quiere ser consecuente y se dice que esta modificación técnica del control del tráfico aéreo ha tenido alguna influencia, la consecuencia razonable y honesta es decir que ha tenido una consecuencia positiva. Desde luego en absoluto negativa. Nosotros sostenemos que es neutra, pero si se manejan los datos, la consecuencia razonable que hay que sacar es la de que ha tenido una consecuencia positiva, no negativa, porque se ha incrementado más desde que existe este tipo de control que no existía.

Volvemos a insistir en que estamos hablando de una base militar, que está abierta a usos civiles. En esa base militar había que compatibilizar hasta este momento diversos sistemas de control. Creo que no hace falta ser ningún experto en estas materias para darse cuenta de que esa situación no es la mejor y que unificar el sistema de control mejora técnicamente los servicios del aeropuerto para todos los usos, para los militares y para los civiles, porque obviamente los controladores militares son unos profesionales tan buenos como los civiles y tienen que operar con arreglo a los reglamentos existentes para el control de tráfico aéreo. Y hasta esa unificación del control había que pasar por los dos sistemas de control, también el tráfico civil, que tenía que utilizar los dos sistemas de control.

Efectivamente, se habla de incidencias. Una de las razones es tratar de evitar esas incidencias y, desde luego, con la unificación del control hay muchas más posibili-

dades de que no se produzcan o de que disminuyan las incidencias que con el sistema anterior. Todo esto es un afán de mejorar un servicio técnico que es indispensable y de la mayor importancia en el tráfico aéreo en Zaragoza.

Las informaciones. Señoría, tenemos el mayor deseo de mejorar la comunicación e información con las instituciones de Aragón. No quiero ser irrespetuoso ni desvelar cuestiones que deben estar sometidas a una cierta discreción, pero lo que sí le puedo asegurar es que si no ha habido mayor comunicación, mayor diálogo, mayor intercambio de criterios, mayor negociación, no ha sido responsabilidad del Ministro que les habla y sé lo que le estoy diciendo. Me estoy refiriendo a contactos directos y personales, incluso, en ésta y en otras materias.

No tiene relación con la crisis del Golfo. Evidentemente, esa crisis ha supuesto un incremento de los movimientos militares de los Estados Unidos. Eso es notorio. Esta decisión se tomó antes. Aunque tuviéramos buenísima información, le doy mi palabra de honor de que no habíamos previsto que el señor Sadam Hussein tomara las acciones que tomó. No queremos presumir hasta ese punto.

Esta medida, quizá con exceso y quizá derivado del ardor de esa polémica a la que S. S. se ha referido y también el señor Morlán —polémica que conozco que existe en la sociedad aragonesa—, lleva a utilizar expresiones que para esa polémica hay que admitirlas, pero que no son correctas. Por ejemplo, que se trata de una medida discriminatoria. Es exactamente lo contrario. Se trata de hacer lo mismo, exactamente lo mismo que se hace en todos los aeropuertos que están en el mismo caso que el de Zaragoza; exactamente igual. Repito: Valencia, Jerez y Murcia. Esos son aeropuertos que son bases militares y, por consiguiente, de titularidad del Ministerio de Defensa, no del organismo Aeropuertos Nacionales y están sujetos exactamente a las mismas circunstancias. Por consiguiente, no se toma ninguna medida que no se haya tomado para tratar idénticamente casos que son similares.

Volumen de tráfico o volumen de vuelos. Señoría, eso, con aeropuertos de titularidad de Defensa o de titularidad del organismo Aeropuertos Nacionales depende de la demanda, porque desde luego ni en Zaragoza, ni en Málaga ni en Sevilla, ni en Barcelona, ni en Madrid las compañías aéreas, que operan obviamente con un criterio de rentabilidad, pondrán vuelos si no hay demanda y si la hay los pondrán. Como se demuestra con las cifras que le he dado, si esa demanda se incrementa habrá más vuelos y, desde luego, el sistema unificado de control de tráfico aéreo facilitará el que haya más vuelos con mayores condiciones de seguridad.

Termino también por donde terminaba S. S. Digo su misma expresión: afrontemos el problema, pero hagámoslo con realismo, sin histerismos y sin dejarnos llevar por el ardor de una polémica que puede ser muy comprensible, pero que en gran parte de su desarrollo opera con datos y criterios equivocados, como he tratado de demostrar en esta comparecencia.

Diálogo, por supuesto, señor Mur, todo, pero naturalmente para que dialoguen dos o varias personas tienen que querer todos los que están implicados. Le aseguro que nosotros queremos.

El señor Camisón se ha ausentado, aunque debo decirle, no obstante, que Talavera la Real es un aeropuerto que tiene algún uso civil, no hay líneas regulares como sí es el caso de Zaragoza, que es una base militar; Talavera la Real también y eventualmente está sujeta a usos civiles, pero no regular, porque no hay líneas regulares con Talavera la Real.

Comparación con otros países. Esto, como decíamos antes de las estadísticas, vale un poco para todo, pero tenemos que decir, primero, que no hay legislación comunitaria al respecto; no hay ninguna directiva sobre estos temas, entre otras cosas porque en las cuestiones de defensa, en las cuestiones militares no entra la legislación comunitaria.

Pero sí debo decir, como elemento comparativo, que las servidumbres aéreas militares, en los países, diríamos, de tamaño grande de la Comunidad Europea, en todo ellos son superiores a las de España; en Francia, en Alemania, en Inglaterra, en Italia, esas limitaciones al tráfico civil son superiores; es algo que se trata de resolver también a través del organismo de Eurocontrol, efectuar una redistribución de los espacios, de los tiempos, de las rutas, militares y civiles, a favor de una ampliación de los usos civiles y en todo el espacio aéreo europeo. Tendencia que seguramente se verá favorecida por la nueva situación de distensión mundial y de desarme, pero que está en trámite en este momento. En cualquier caso, vuelvo a repetir, las servidumbres militares aéreas en esos países son superiores en su conjunto a las establecidas en España.

En lo que se refiere a la intervención del señor Morlán, por el Grupo Socialista, me consta que hay esta polémica y lo lamento. Nuestra disposición al diálogo con las instituciones aragonesas, la Diputación General, el Ayuntamiento, todas las que se consideran implicadas, es máxima y estamos deseosos efectivamente de afrontar el problema con realismo, con seriedad y con serenidad.

Difícilmente se puede militarizar una base militar. Lo que hemos hecho ha sido tratar de mejorar un servicio técnico que se tiene que prestar tanto a usos militares como a usos civiles.

Habla también del alcance temporal de esta situación. La verdad es que no puedo decirse a S. S. Si lo que quiere decir es que la intención es que sea eterna, le diré que eternas hay pocas cosas en la vida, y ésta, ciertamente, no es una de ellas. Las consideraciones de carácter general que he hecho antes respecto a este fenómeno de distensión mundial y de desarme, naturalmente pueden tener alguna influencia, pero no me atrevería a decirse lo con absoluta precisión en este momento.

Lo que sí quiero decirle es que —y también lo he demostrado con cifras y hechos, no con impresiones o con sentimientos, sino con datos reales— la intención del organismo Aeropuertos Nacionales es realizar inversiones para ir acomodando los usos civiles de Zaragoza a ese incremento que se está produciendo. Ya está en curso una realización, son obras que ustedes, al ser de allí, seguramente las conocen de forma directa mucho mejor que yo; naturalmente ese no es el final, sino que la intención es mejorar lo que es responsabilidad y competencia del or-

ganismo Aeropuertos Nacionales, para habilitar, mejorar y perfeccionar ese uso civil en la medida de nuestras posibilidades.

Obviamente, dentro de la programación de las inversiones de aeropuertos tendremos muy en cuenta un acontecimiento al que todos nos sumamos y apoyamos, como es Jaca-98. (El señor Mur Bernad pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS. SS. hay un turno muy excepcional que aplicamos en todas las comparencias; por tanto, deja de ser tan excepcional, excepto en su duración. Dos minutos, señor Mur.

El señor **MUR BERNAD**: Gracias, señor Ministro.

Agradezco mucho el tono de su intervención, sobre todo la predisposición al diálogo, a afrontar el problema y a resolverlo. Sé que no es un problema fácil ni que tenga una solución inmediata, porque hay que coordinar muchísimas cosas. Por eso le agradezco su predisposición, porque creo que a partir de ahí será más fácil encontrar soluciones parciales que colaboren a la solución definitiva.

En cuanto al término «militarización», no quiero insistir, pero evidentemente ha quedado claro que el control se ejerce por militares y que aquello es una base militar abierta al uso civil. Creo que no hace falta insistir sobre eso.

Sí me gustaría comentar una cosa que ha salido, y que no he sido yo quien la ha propiciado: el tema de Jaca-98. Este es un proyecto al cual le afecta muy directamente la existencia o no de aeropuertos operativos en la Comunidad Autónoma. Ya hemos visto los problemas que tiene el de Zaragoza, pero conoce el señor Ministro el proyecto de construir un aeropuerto cerca de Jaca por parte de la Comunidad Autónoma de Aragón, el aeropuerto de los Pirineos. En principio, supongo que empezará con un tamaño reducido, dedicado a actividades de tipo deportivo o tipo menor. Pero puede ser el germen de algo más importante o que pueda tener un uso mayor.

Lo que yo le pediría es que esta iniciativa, que ha surgido de la Comunidad Autónoma de Aragón y que se ha traducido ya en partidas presupuestarias que se van a ejecutar de manera inmediata, contara en la medida de lo preciso con el apoyo del Ministerio que usted dirige y de la Dirección General de Aviación Civil, sobre todo hasta que en 1992 no se liberalicen muchas de las cuestiones que hoy todavía están tan ligadas al control y a la intervención de los Estados.

Por tanto, le pido el máximo apoyo a una iniciativa que, como ve, es de la Comunidad Autónoma y a la que nos gustaría que se sumara también el Gobierno central, sobre todo si la candidatura de Jaca sigue adelante y hay que afrontar los esfuerzos que esto nos va a exigir.

El fondo de la cuestión sigue siendo el planteamiento de principio: si puede coexistir la base militar con el aeropuerto civil y de quién es la servidumbre. Señor Ministro, esta mañana el avión civil de Aviaco, en el que viajábamos algunos Diputados que estamos aquí, ha estado parado en cabecera de pista 25 minutos porque tenían que

aterrizar dos aviones americanos militares. Evidentemente, eso es una servidumbre. Y no digamos a los operadores internacionales, a los viajeros, a los «charters» que se puede utilizar y que es atractivo un aeropuerto en el que cuando hay que aterrizar o hay que despegar hay que estar a lo que resulte del tráfico militar, que es prioritario. Esto no es así.

Por tanto, yo creo que es una realidad que no conviene tampoco olvidar, porque las cifras que usted ha dado del incremento como consecuencia de la unificación o, por lo menos, que ha sido neutra... (El señor Ministro del Interior, Barrionuevo Peña, hace signos negativos.) No, señor Ministro. Había una dinámica en la que no ha tenido todavía ningún efecto la unificación. El efecto lo tendrá, para bien o para mal, a partir de ahora; y haremos un seguimiento y haremos estadísticas. Y ojalá esa predisposición suya a mejorar el servicio del aeropuerto de Zaragoza se traduzca en hechos concretos. Ojalá haya más vuelos. Ojalá haya mejores servicios. Ojalá esas obras que estamos viendo todos los días cuando venimos a Madrid avancen más deprisa y den mayores servicios al aeropuerto de Zaragoza.

El aeropuerto de Zaragoza, hoy por hoy, visto desde la óptica de un usuario de aeropuerto civil, es tercermundista. Y no hace falta más que darse un paseo por allí. No se puede comprar ni un periódico, señor Ministro. Yo creo que todo eso hay que paliarlo si, de verdad, queremos hablar con seriedad de un aeropuerto civil al servicio de los ciudadanos. Nada más y reitero mi agradecimiento.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Barrionuevo Peña): Señor Mur, yo también agradezco su tono y las expresiones que ha utilizado me parecen muy constructivas. Yo creo que, efectivamente, tenemos la posibilidad de abrir una vía de diálogo, que, de alguna forma, hemos iniciado, relativo a problemas de transporte con la Comunidad Autónoma, no circunscribiéndolo únicamente al tema de los aeropuertos, aunque sí lo tratemos, obviamente.

Como digo, ese ofrecimiento está en pie, se está activando y yo creo que en fechas próximas puede tener conclusiones y plasmaciones concretas. Dentro de eso englobaremos también los proyectos que hay en torno a los acontecimientos de Jaca de 1998.

Voy a hacer una única reflexión. Por supuesto, las obras, como he dicho, van a continuar y habrá otras, porque está incluido en la programación de inversiones de Aeropuertos Nacionales.

Una reflexión, casi en tono de humor: Si a los principales operadores turísticos, a las agencias de transportes internacionales o a grandes aeropuertos civiles, como Francfort, Londres o París les dice que el problema mayor que ha tenido S. S. en el aeropuerto de Zaragoza es

esperar en cabeza de pista veinticinco minutos en una ocasión, le aseguro que se incrementarán mucho los vuelos a Zaragoza.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a todos por su colaboración. Quiero comunicarles respecto a las Ponencias, tanto de análisis de la situación actual de turismo

en España como la de seguimiento y ejecución del plan general de carreteras, que los nombres de los distintos Grupos están ya en poder de esta Mesa. Por tanto, las vamos a constituir la próxima semana.

Sin más cuestiones que tratar, se levanta la sesión.

**Eran las dos y treinta y cinco minutos de la tarde.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**