



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 258

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 41

celebrada el miércoles, 8 de mayo de 1991

Página

### ORDEN DEL DIA

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles), para informar:

- Sobre la política general a desarrollar en las áreas competencia del nuevo Departamento ministerial. A petición propia (número de expediente 214/000034) ..... 7498
- Sobre los planes del Gobierno para modificar la vigente legislación sobre arrendamiento de viviendas, así como para la adquisición o alquiler de viviendas de protección oficial, dentro de las competencias que son propias de la Administración Central. A solicitud del Grupo Parlamentario del CDS (número de expediente 213/000222) ..... 7498
- Sobre los proyectos y las líneas de actuación que piensa desarrollar en su Departamento en materia de obras públicas. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000227) ..... 7498

|  | Página |
|--|--------|
|  | -----  |
| — Sobre los proyectos y las líneas de actuación que piensa desarrollar en su Departamento en materia de transportes. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000228) .....                     | 7498   |
| — Sobre los proyectos y las líneas de actuación que piensa desarrollar en su departamento como responsable en materia de medio ambiente. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000229) ..... | 7498   |
| — De la política que llevará a cabo este Ministerio en materia de medio ambiente en 1991. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000155) .....  | 7498   |
| — De la política que llevará a cabo este Ministerio en materia de vivienda en 1991. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000156) .....  | 7498   |

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

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día está la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, para tramitar distintas solicitudes de comparecencia.

El criterio de la Presidencia y de la Mesa ha sido buscar las solicitudes de comparecencia que puedan ser acumuladas y que tengan carácter general. Por tanto, nuestro deseo sería que se hiciera una sola intervención por parte del Ministro, en la cual haga referencia a todos los temas de su responsabilidad, y que luego intervengan los grupos, con flexibilidad en el tiempo, de forma que en vez de dar hasta un máximo de diez minutos, podríamos incluso llegar hasta los treinta minutos, caso de que fuera necesario, siempre pidiéndoles a los grupos parlamentarios que hagan uso prudente de esta flexibilidad que ofrece la Presidencia.

Por tanto, damos la bienvenida al señor Ministro, a quien agradecemos su presencia por primera vez ante esta Comisión, y le damos la palabra para que haga una intervención sobre cuál va a ser la política general de su Departamento en los próximos meses. **(La señora Estevan Bolea pide la palabra.)**

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden. Solamente quería que me aclarara si en las dos peticiones de comparecencia que he solicitado en materia de medio ambiente dispongo de un tiempo de veinte minutos en mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, esta Presidencia no tiene inconveniente en tener la máxima flexibilidad, pero el criterio que hemos utilizado en la Mesa al introducir tantos temas en el orden del día de hoy nos hace imposible ser más flexibles. No vamos a limitar el tiempo y vamos a facilitar al máximo posible las intervenciones. Nunca ha habido problemas en cuanto al tiempo y no tiene por qué haberlos hoy.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señor Presidente, simplemente me remito al Reglamento.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Gracias, señor Presidente, señoras y señores Diputados. El objetivo de esta comparecencia es informar a SS. SS. sobre las líneas de trabajo que me propongo desarrollar, en ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el marco de la nueva estructura orgánica básica de este nuevo departamento ministerial.

Este Ministerio, como SS.SS. conocen, surge de la unión de los anteriores Ministerios de Obras Públicas y de Urbanismo, por una parte, y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por otra, habiéndose desgajado de éste último las competencias en materia turística agrupadas en la Secretaría General de Turismo, que han pasado a incardinarse en el Ministerio de Industria, y la Caja Postal de Ahorros que ha pasado a formar parte del nuevo «holding» bancario público. A pesar de esta segregación, el Departamento de Obras Públicas y Transportes engloba un amplio y complejo conjunto de actividades básicamente orientadas y estructuradas, en primer lugar, a la programación y ejecución de un gran esfuerzo inversor de infraestructuras, seguramente el mayor esfuerzo en este terreno que registra la historia moderna de nuestro país, la gestión de importantes servicios públicos de transporte y comunicaciones que son especialmente sensibles a la opinión pública por su impacto social y por la dimensión que alcanzan. En tercer lugar, la definición de políticas públicas en materia de vivienda y medio ambiente, que también tiene una gran trascendencia política presente y futura, por los mayores niveles de concienciación de la sociedad respecto a la problemática medioambiental y el aspecto especialmente importante que reviste la política de vivienda en la actual coyuntura española. Y, finalmente, la adopción de decisiones estratégicas, que son de gran importancia para la competitividad del espacio económico, la calidad de vida y la integración del espacio físico español en el ámbito europeo.

La mayor parte de estas actividades que tiene encomendadas el Ministerio requieren de un intenso proceso de coordinación con las administraciones territoriales, con los ayuntamientos, con las comunidades autónomas y con las

Comunidades Europeas, y ello por una doble razón. En primer lugar, porque las administraciones territoriales son las titulares de importantes competencias —en algunos casos competencias exclusivas, dice la Constitución—, en materia de vivienda, de urbanismo, de ordenación del territorio y de medio ambiente. Lo que nos obliga a una acción concertada para definir y aplicar lo que el Estado quiera o deba hacer en esta materia —deba más que quiera— y en el desarrollo territorial de las políticas de transportes, comunicaciones e hidráulicas, que tienen todas ellas un impacto sobre el territorio y que lo vertebran a través de las actuaciones que desde la política de inversiones estatales se lleva a cabo.

En segundo lugar, porque las decisiones en materia de transportes, comunicaciones y medio ambiente están muy condicionadas por lo que decida la Comunidad Económica Europea en estas materias, tanto desde el punto de vista de la normativa, que será progresivamente elaborada a través de directivas comunitarias más que a través de leyes nacionales, como de las decisiones estratégicas de desarrollo de las grandes redes europeas de infraestructura. Es evidente que nuestra estrategia en inversión en infraestructuras materiales e inmateriales no puede ser diseñada al margen de lo que decidan las Comunidades Europeas en su conjunto o de lo que decida cada país en concreto, como puede ser la estrategia que lleve la práctica Francia en materia de transporte ferroviario. En el ejercicio de estas competencias, en relación con las políticas comunitarias, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes representa al Gobierno español en tres Consejos de Ministros de la Comunidad Económica Europea (Transportes, Comunicaciones y Medio Ambiente).

Si éstos son los cometidos básicos y el marco institucional en el que deben desarrollarse, es evidente que los objetivos de la acción política no pueden ser sino los que están recogidos en el programa electoral del partido político que sustenta al Gobierno del que forma parte este Ministerio, en este caso el programa electoral del Partido Socialista en las elecciones de 1989, en el que en materia de transportes, medio ambiente, vivienda, comunicaciones y, en general, de toda la problemática territorial, se exponen con precisión un conjunto de líneas orientadoras de la acción gubernamental en estas materias, que han sido aplicadas por los Ministros señores Cosculluela y Barrionuevo, a los que quiero expresamente agradecer todo lo que han logrado, antes de mi llegada al Ministerio, en todas las actuaciones llevadas a cabo, que hacen más fácil seguir trabajando para cumplir los objetivos políticos del Partido Socialista. Si los objetivos son, obviamente, los del programa electoral, habría que empezar analizando en esta comparación de qué forma se ha procedido a una primera organización de los dos Ministerios en un único Ministerio que se ajuste a lo previsto en las actuales normas que regulan el funcionamiento de la Administración del Estado. Por ello, he repartido a las señoras y señores Diputados un esquema organizativo del Ministerio que surge del Decreto recientemente publicado sobre la reorganización del Ministerio, anticipándoles que esta reorganización no puede considerarse sino como un primer paso y, por tanto, como

algo provisional y no definitivo que forma parte de una estrategia evolutiva, que me obligará a ir elaborando sucesivos decretos de reorganización para ir acomodando la actual estructura orgánica funcional a un mejor desempeño de las funciones que tiene encomendadas.

Los dos Ministerios de Obras Públicas y Transportes juntos constituyen un conglomerado orgánico de una gran dimensión y complejidad. Está formado por unas 22 direcciones generales, 39 organismos autónomos comerciales y 11 sociedades estatales, bajo la forma de sociedad anónima o entes públicos de naturaleza empresarial. Es evidente que lo primero que había que hacer era agrupar estas 22 direcciones generales, 39 organismos autónomos y 11 sociedades estatales en bloques competenciales homogéneos, para colocar a su frente a un responsable de segundo nivel que permitiese llevar a la práctica la dirección del Ministerio de una forma operativamente viable.

En esa primera fase no se ha hecho nada más que crear lo que podríamos denominar la estructura básica de dirección, pero no hemos entrado a modificar la composición de las direcciones generales, que quedan para una segunda revisión organizativa. El objetivo de reorganizar esos dos Ministerios debía hacerse compatible con un objetivo no menos importante, que era el de evitar que se produjese cualquier interferencia con los procesos en marcha. Tenemos procesos de inversión muy importantes que se están efectuando, cuya puesta en aplicación no podía, en ningún caso, comprometerse por transformaciones organizativas de mayor calado.

Es evidente que cambios organizativos pueden ser deseables y seguramente necesarios, pero también es cierto que esos cambios organizativos suelen producir cambios en el ritmo del desempeño de las funciones de la organización y crean siempre una cierta alteración de los cometidos y funciones de los distintos responsables. Por ello, he preferido, en una primera aproximación, no entrar a modificar las estructuras organizativas del tercer nivel —entendiendo por tercer nivel lo que son direcciones y subdirecciones generales— dejando esa tarea para más tarde —un más tarde que no se prolongará demasiado—, pero en todo caso evitando que esta reorganización en mayor profundidad comprometiese los objetivos que tenemos marcados a corto plazo, que constituyen algo irrenunciable en lo que el Ministerio no puede correr ningún riesgo.

Trabajamos con calendarios muy ajustados en todo lo que se refiere a las obras, a las inversiones, a la prestación de servicios en el horizonte de la Exposición Universal de Sevilla y de la Olimpiada de Barcelona, que son efemérides que se van a llevar a la realidad en el plazo de un año, un año y medio como mucho, a partir del momento en que se produce la fusión de los dos ministerios.

También tenemos plazos muy estrictos, aunque no tan imperativos, en un conjunto de actuaciones relacionadas con las comunicaciones y con las infraestructuras físicas y me ha parecido prudente no acometer una reorganización que pudiese añadir más dificultades de las que ya existen para satisfacer esos plazos, que constituyen un compromiso nacional que no podemos eludir.

Desde el punto de vista económico, el Ministerio que re-

sulta de la fusión de estos ministerios es una organización que administra casi un billón y medio de pesetas al año, del cual la mitad, 750.000 millones, es inversión directamente gestionada por sus órganos directivos. Si a esa cantidad sumamos los recursos administrados por el conjunto de empresas y entes públicos que depende directamente del Ministerio, excluyendo la Compañía Telefónica, porque si la sumo las cifras son ya astronómicas, aunque en buena lógica habría que sumarla, puesto que la Compañía Telefónica es un operador privado que trabaja en régimen contractual con el Estado, gestionando un servicio público. Sin sumarla, estaríamos hablando de otros 800.000 millones de pesetas, de forma que sumando la gestión de recursos públicos desde instancias administrativas con la que se efectúa desde entes empresariales, superamos largamente los dos billones de pesetas, con un volumen de empleo de 150.000 personas y un «pay roll», una nómina, de 420.000 millones. Se trata, por tanto, de una organización que requería su agrupamiento en áreas funcionales básicas, y en el Decreto de reorganización habrán observado los señores Diputados que hemos trabajado sobre la base de tres grandes áreas funcionales: el área de transportes, el área de comunicaciones y lo que podríamos denominar el área de ordenación del marco físico de vida o infraestructuras del medio físico, que, a su vez, está constituido por tres subáreas diferenciadas: el medio ambiente, la política hidráulica y las actuaciones en el campo de la vivienda y del urbanismo.

Es evidente que esas tres grandes áreas funcionales no son dispares y, precisamente porque no lo son, tiene sentido su agrupación bajo una autoridad política única, que es la del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Esas tres áreas funcionales, su contenido y las intersecciones que se producen entre ellas son las que están resumidas en un gráfico que también me he permitido repartir a los señores Diputados. Es evidente que las áreas de transportes y comunicaciones tienen una profunda interacción y que esa interacción es más débil entre transportes y comunicaciones, por una parte, y entre la ordenación del marco físico y las comunicaciones por otra.

A la hora de organizar el desempeño de los cometidos de estas tres grandes áreas funcionales quizá lo más característico sea el emerger, dentro del Ministerio, de una Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial. Los dos Ministerios tienen naturalezas culturales verticales, heredadas cada uno de ellos de sus cometidos históricos, algunos de ellos con una gran tradición, y era necesario no solamente yuxtaponerlos sino unirlos, creando un corte horizontal que tratase de integrar la dimensión territorial de todos los cometidos desde el punto de vista de las distintas formas de transporte, de las comunicaciones, de la problemática del agua, del medio ambiente, de la vivienda, del urbanismo, de todas las actuaciones que afectan al territorio, para darles una visión integrada que permitiese, a su vez, establecer una relación de coordinación con los entes territoriales.

Como les decía al principio de mi intervención, no es posible hoy en España diseñar ninguna estrategia ni ninguna política de transportes ni de comunicaciones ni de vivien-

da ni de urbanismo ni de medio ambiente que no sea desde la premisa de una concertación permanente con los entes territoriales. Por mandato constitucional, por imperativo político y por voluntad de actuar de una forma eficiente, nos ha parecido interesante en el reorganización del Ministerio crear un órgano que llevase el adjetivo de concertador con los entes territoriales. Lo que planifica esta Secretaría General no son los transportes, lo que planifica es el territorio; y planifica los transportes en la medida en que los transportes son un elemento de integración territorial, en igual medida que lo son las políticas básicas de comunicaciones o las políticas básicas de obra hidráulica, entendiéndose el agua como un recurso escaso que debe ser movilizado en el territorio, para ponerlo a disposición de los asentamientos humanos y de la actividad económica.

Este área de planificación y concertación territorial —el elemento concertación me parece muy interesante que figure en el frontispicio de su denominación— se ha estructurado en torno a tres subáreas: los problemas de las grandes ciudades, que en algunos países como Francia tienen un Ministerio para ocuparse exclusivamente de los problemas de la ciudad, gran problema emergente que rebasa las estructuras administrativas tradicionales, configuradas en torno a problemas verticales más que hacia un corte horizontal de todos los problemas que afectan a la ciudad, y un área de planificación de las grandes infraestructuras interregionales, donde habrá que establecer la prioridad y el análisis riguroso, económico y técnico, de las 20 ó 30 grandes decisiones que España tiene que tomar para vertebrar el territorio y transformar adecuada y selectivamente nuestro sistema de transportes y comunicaciones desde la perspectiva, insisto, de la vertebración del territorio para su adecuada integración en el espacio físico europeo. La tercera área es la que podríamos denominar urbanismo y vivienda, y a pesar de que la Dirección General de la Vivienda ha quedado por el momento dependiente de la Subsecretaría del Ministerio, en una segunda fase habría que separar de lo que es política de vivienda las actuaciones logísticas, que nada tienen que ver con la política de vivienda, como la construcción de faros o la gestión del parque logístico de viviendas para situaciones de emergencia, e integrar la política de vivienda en el área de concertación territorial como un elemento más, quizá uno de los más importantes, de la concertación de políticas que afectan al desarrollo urbano y a las inversiones que las distintas administraciones tienen que hacer en materia de suelo y de edificación para dar una respuesta global y coherente a un problema multidimensional y complejo como es el de la vivienda.

Se trata de un área completamente nueva. El modelo que pretendo perseguir es el de la DATAR francesa, es decir una organización al servicio del «aménagement», de la ordenación del territorio, en el bien entendido que, siendo competentes las comunidades autónomas en la ordenación territorial, tampoco es razonable pensar que la ordenación del territorio español pueda ser la simple suma de las políticas de ordenación del territorio que puedan hacer, cada una por separado, las 17 comunidades autónomas, sino que, por el contrario, debe ser una integración de políticas

que, siendo propuestas por cada una de estas instituciones políticas, resulten compatibles entre sí y compatibles con las exigencias y condicionantes que representará la Comunidad Económica Europea.

Estoy seguro —lo espero— que este área horizontal permitirá una mayor cooperación y coordinación con municipios y comunidades autónomas para planificar conjuntamente las actuaciones en el terreno del transporte, las comunicaciones y el territorio, y también una mayor facilidad para definir políticas del Gobierno que integren las distintas actuaciones que hasta ahora venían siendo propiciadas o desarrolladas por distintos departamentos ministeriales. Espero que de esta zona debe emerger la revisión de lo que se ha venido en denominar «Plan Felipe», pero que no es sino un conjunto de convenios firmados con las grandes ciudades del país, para que esta segunda generación de actuaciones pueda ser preparada con la antelación suficiente para hacer frente a los problemas que, en materia de desarrollo urbano, no dejarán de plantearse en un país que concentra cada vez más la población en grandes aglomeraciones, obligando a una serie de emigraciones cotidianas de centenares de miles de personas, que exige el replanteamiento integral de la política urbana y de la política de transportes.

Junto con este área horizontal de planificación que debe preocuparse del post-1993, porque hasta 1993 prácticamente el presupuesto tiene agotada su capacidad de financiación con los proyectos que ya están decididos, con los convenios que ya están firmados, con las obras de infraestructura en marcha; junto con este creador de futuro o programador de las actuaciones a dos años vista, que es el horizonte temporal mínimo en el cual se debe trabajar para diseñar planes cuya maduración es necesariamente lenta, sobre todo, cuando hay que coordinarlos y concertarlos con la multiplicidad de instituciones administrativas que tienen competencias en nuestro país y suelen derivar normalmente en conflictos inevitables para ejercerlas, hay que hacer frente al presente.

Para hacer frente al presente, el conjunto del Ministerio, porque este área es puramente horizontal, se ha estructurado en un área dedicada a la política de comunicaciones, una Secretaría General de Comunicaciones al frente, tal como estaba organizado el anterior Ministerio de Transportes. En este área se agrupan dos grandes tipos de cometidos: la ordenación de las comunicaciones y la gestión de los servicios públicos de comunicación.

Aquí también estamos extraordinariamente condicionados por la dinámica europea. Se trata, sin duda, de un sector clave para nuestra competitividad y nuestro bienestar. Un sector sometido a una profunda transformación tecnológica y a unas transformaciones institucionales que deben modificar sustancialmente los moldes en los cuales estamos acostumbrados a ver desarrollar la función de las comunicaciones en nuestro país. Por ejemplo, las directivas comunitarias marcan claramente la necesidad de separar lo que es gestión de servicio, lo que es regulación administrativa de servicios de comunicaciones y lo que es, incluso, la fabricación de elementos industriales que son después utilizados por los operadores de los servicios. Los libros ver-

des que están en preparación en la Comunidad Económica Europea serán extraordinariamente condicionantes de nuestro plan nacional de telecomunicaciones, de las relaciones Estado-Telefónica y del control y la utilización de un bien público por definición escaso, quizá el más público y el más escaso de los bienes, que es el espectro radioeléctrico, cuya gestión es, sin duda alguna, susceptible de profundas mejoras, porque también la historia nos ha conducido a una utilización del espectro radioeléctrico muy poco acorde con la actual evolución tecnológica de los medios de comunicación y debiera ser objeto de una revisión profunda para conseguir que ese bien público, que seguirá siendo un bien público porque es escaso, sea utilizado por los distintos operadores de una manera más eficaz.

En este terreno de la ordenación de las comunicaciones los hitos fundamentales de la acción del Ministerio pasan por concluir y modificar en lo necesario la Ley de Ordenación de las telecomunicaciones, incluso su desarrollo normativo, para adaptarla a un conjunto de normativas comunitarias. Ello implicará la reducción del número de servicios que permanecen en régimen de monopolio y la liberalización de los servicios de transmisión de datos y los de telefonía móvil conectada a la red pública; pero seguramente pasará también por el mantenimiento del monopolio de los servicios de comunicación por voz, tal como normalmente será la configuración de las telecomunicaciones europeas.

Hay que concluir la elaboración del Plan Nacional de Telecomunicaciones, que está fuertemente condicionado por lo que se decida en Europa. Por ejemplo, respecto a las normas de televisión de alta definición, o las normas que regularán la emisión por satélite. España no tiene todavía satélites de comunicaciones, pero tendremos dos antes de que se acabe la actual legislatura y eso significa una evolución dramática del contexto tecnológico institucional en el que se desarrollan estas funciones en nuestro país.

Hay que elaborar el nuevo marco de relaciones Estado-Telefónica, a través de un nuevo contrato que debiera quedar ultimado inmediatamente, antes de final de este año.

Finalmente, hay que prestar una permanente atención a los planes tecnológicos y financieros de Telefónica, dentro de este Plan Nacional de Telecomunicaciones.

Como les digo, Telefónica es una empresa privada en la medida en que su capital es mayoritariamente privado, pero es una empresa pública en la medida en que está sometida al control público, a través de un contrato que regula las relaciones entre el Estado titular del servicio público de comunicaciones y su agente gestor, la Compañía Telefónica, que como tal debe ser considerada, es decir, como un agente gestor de un servicio público y por eso sus tarifas no las fijan sus consejos de administración ni su presidencia, sino el Gobierno, en función de los planes de financiación, de inversión y de calidad que pretende dotar a este servicio.

En materia de gestión de los servicios públicos de comunicaciones, es evidente que tenemos un reto de modernidad frente a nosotros, que es el del servicio postal. El servicio postal que debe avanzar en su conversión en un elemento de carácter empresarial. Todos los servicios posta-

les europeos han pasado por una profunda crisis, como consecuencia de que el corsé administrativo, la organización del correo como una actividad administrada y administrativa, no era ya compatible con el volumen de actividad y con las exigencias de calidad derivadas, por otra parte, de la evolución tecnológica.

Por tanto, hay que avanzar en la transformación de la Dirección General de Correos en un organismo autónomo. Es impensable que una organización que tiene 64.000 trabajadores, que está extendida por todo el país y que es una gran empresa de transporte y distribución de objetos, por una parte, y un gran gestor de un elemento del espacio radioeléctrico por la otra, siga estando sometida a un conjunto de restricciones y limitaciones en su funcionamiento, típicas de una dirección general, cuando, realmente, debiera ser lo que es: una gran empresa, seguramente mucho más compleja y más difícil de gestionar que algunas de las grandes empresas públicas que estamos acostumbrados a considerar como tales.

Ello implicará la implantación de una cultura y de unos comportamientos gestores que pasan obviamente por su transformación jurídica, pero también por el compromiso de sus trabajadores con una tarea de modernidad del servicio público, que debe redundar, en primer lugar, en su propio beneficio como trabajadores y como agentes, sin los cuales no será posible llevar a la práctica esta transformación.

Hay que seguir avanzando en el sistema de difusión de televisión y delimitar los campos de actuación respectivos de Telefónica, de Retevisión y de Hispasat. Hay que elaborar una norma que regule la televisión por cable, la televisión terrenal de baja potencia y la televisión por satélite; pero insisto que dentro de un año tendremos un satélite de comunicaciones funcionando, que en 1993 tendremos dos, y ello amplía notablemente el número de canales de televisión que pueden ser utilizados en España.

La calidad y la cantidad del servicio serán determinantes en Correos y en Telefónica. Habrá que seguir atendiendo la demanda del servicio telefónico básico, reduciendo la lista de espera, de manera que, al final de esta legislatura, no tengamos más que un número de demandas telefónicas insatisfechas friccionales, las que inevitablemente se producen por razones de gestión, pero que hayan reducido a un límite operativo compatible con un servicio de calidad las acumulaciones que se han producido en los últimos años, como consecuencia del desfase, del esfuerzo inversor y del gran crecimiento de la demanda de nuestro país. Consecuencia, a su vez, del mayor ritmo de crecimiento económico y de la mayor capacidad de producción de nuestro sistema empresarial.

Habrá que extender el servicio telefónico al medio rural, completando el plan que acaba en 1991 de extensión del servicio telefónico en el medio rural y promover un nuevo plan para el período 1992-1995.

Ahí, evidentemente, tenemos que encontrar un punto de equilibrio entre la financiación de las inversiones de Telefónica, los ingresos que obtiene como gestor de un servicio que es pagado por sus usuarios y su carácter estratégico dentro de la competitividad de nuestro espacio.

Telefónica genera al año unos beneficios del orden de 70 a 75.000 millones de pesetas y tiene que generarlos. Ayer, en el Senado, un Senador me reprochaba, poco menos, la existencia de beneficios por parte de una empresa que retribuye a su capital con los beneficios que obtiene, sin los cuales, obviamente, ningún ahorrador le confiaría su ahorro, salvo que se decidiese financiar Telefónica con impuestos, cosa que nadie, hasta ahora, lo ha hecho; más bien se apunta en la dirección contraria. Pero Telefónica invierte 700.000 millones de pesetas al año; invierte diez veces su nivel anual de beneficios. Debe ser la empresa de Europa occidental con una relación más alta entre los beneficios que obtiene y las inversiones que efectúa. Estos 700.000 millones de pesetas son exactamente el doble o 1,7 veces lo que el Estado español invierte en infraestructuras de carreteras. Para que nos hagamos una idea, estando como estamos atravesando la época de mayor inversión de infraestructuras de transporte por carretera de nuestro país, Telefónica invierte en esas infraestructuras, inmateriales porque no se ven, casi el doble de lo que invierte el Estado español en carreteras.

Hay que financiar este esfuerzo de inversión y hay que financiarlo de forma que el resultado sea aumentar la competitividad. Es cierto que nuestras tarifas internacionales son extraordinariamente altas comparadas con las que practican otros países; que ya nos hemos encontrado con casos de empresas que se resisten a instalarse en España para no soportar unos costes de telecomunicación superiores a los que obtendrían si se instalaran en otro país europeo, y es necesario ajustar nuestras tarifas al doble objetivo de conseguir financiar las inversiones y generar una estructura tarifaria competitiva.

Señorías, en el horizonte de 1993 la competitividad no hay que referirla sólo a las empresas, hay que referirla al espacio económico. Lo que debe ser competitivo es el espacio económico financiero y fiscal de cada país, porque el propio concepto de empresa desaparecerá en su calificativo de nacional y lo importante no será la competitividad de las empresas españolas frente a las francesas, porque el concepto de empresa española o empresa francesa o empresa alemana será mucho más relativo que actualmente. Lo que tiene que ser competitivo es el espacio físico en el cual esas empresas opten por instalarse. Para hacer competitivo este espacio, tenemos que dotarlo de un conjunto de servicios e infraestructuras prestadas a unos costes compatibles con lo que se puede obtener en países alternativos para la instalación de la actividad productiva en el contexto europeo. Por tanto, no se trata sólo de tener muchos teléfonos, sino de ofrecerlos a unos costes para los distintos usos de este teléfono que sean compatibles con esta exigencia de competitividad.

En materia de política de transportes, el objetivo básico es atender al fenómeno periurbano y programar una política intermodal. Creo que esas dos palabras simplifican adecuadamente los objetivos: atender al fenómeno periurbano y hacer una política coordinada, es decir intermodal. Ese es el objetivo que se persigue al agrupar puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, servicios públicos prestados por distintos modos de transporte, en una estrategia

que pretende ser global, superando las aproximaciones sectoriales características de nuestra historia administrativa y económica y tratando también de aproximar los dos componentes básicos de una política de transportes, que son las infraestructuras y los servicios ofrecidos por las empresas operadoras.

No se trata sólo de aumentar más capital público en infraestructuras, sino de obtener una mayor rentabilidad de la gestión de este capital, estableciendo a veces un equilibrio entre una mejor gestión y un mayor incremento de las dotaciones en infraestructuras.

Ello nos exigirá llevar a la práctica políticas que permitan adaptar permanentemente los servicios a la demanda y organizarlo de acuerdo con la existencia de un mercado que defina en cada caso el campo de actuación de las iniciativas privadas, estimulando la concurrencia intermodal y la participación del capital privado en aquellas actuaciones públicas en las cuales podamos encontrar puntos de colaboración y encuentro.

Finalmente, una programación a medio plazo de las infraestructuras en previsión de una demanda que mantenga áreas de complementariedad y distinguiendo lo que son servicios obligatorios de carácter público de lo que son elementos, como decía, de encuentro entre la iniciativa privada y la capacidad financiera del presupuesto.

Especialización modal, intermodalidad para conseguir obtener del ferrocarril español las ventajas comparativas que puede obtener en el transporte de grandes masas a grandes distancias y definición de fuentes de financiación adicionales a las estrictamente presupuestarias, que pasan desde la internalización de las plusvalías de localización en proyectos particulares, como se está poniendo de manifiesto en todos los procesos de liberación de la ciudad de las instalaciones ferroviarias obsoletas, como la asignación específica y finalista de elementos fiscales al uso de infraestructuras o a la potenciación de las mismas.

Es evidente que éste es un campo donde el mundo entero está reflexionando y donde los recientes documentos de la Comunidad Económica Europea ponen de manifiesto la crisis generalizada del sistema de transportes y la necesidad de abordarlo con mucha mayor decisión si se quiere organizar una convivencia y una utilización de los recursos escasos más acordes con las reglas de la lógica económica y no sólo por los criterios de beneficio a corto plazo o por los criterios sistemáticos de intervención pública aparentemente gratuita, puesto que se financia con un esfuerzo indefinido del conjunto de los contribuyentes.

Renuncio, señorías, a entrar en la relación pormenorizada de las actuaciones previsibles, tanto en materia legislativa como en materia normativa de transporte por carretera, transporte de viajeros, transporte de mercancías, pero sí puedo decirles que, por ejemplo, en materia de transporte ferroviario habrá que trabajar en tres grandes ejes prioritarios: el transporte de cercanías, como el elemento fundamental de una política ferroviaria para el próximo quinquenio; el uso del ferrocarril como elemento de penetración en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao y Málaga, por citar los grandes núcleos, como un elemento de esponjamiento de la ciudad y de una estructura más viven-

cial de la que actualmente soportan la mayor parte de los habitantes de estas ciudades, me parece un objetivo que debe ser más que otros, quizá más emblemáticos, el más importante que debe asumir el ferrocarril.

En segundo lugar, evidentemente, los servicios Intercity, y aquí nos encontraremos —hablaremos de ello después— con el problema —insisto que emblemático, importante, pero quizá no tanto como se suele, creer— de las nuevas líneas de alta velocidad y ancho europeo.

Finalmente, el transporte combinado de mercancías. Hay que potenciar extraordinariamente el transporte combinado como única forma de rentabilizar el transporte de ferrocarril y liberar a las infraestructuras de carreteras españolas de un tráfico pesado que, a diferencia de lo que ocurre en otros países, es seguramente excesivo con respecto a lo que sería un reparto óptimo del transporte entre sus distintos modos.

En materia de transporte marítimo y transporte aéreo, la palabra clave es desburocratizar. Tanto los aeropuertos como los puertos deben dejar de ser organismos pseudoadministrativos, para pasar a configurarse como empresas prestadoras de servicios, en las que se pueda propiciar también la participación de entidades públicas, semipúblicas y, ¿por qué no?, también de la aportación del capital privado, cuando ello sea posible y conveniente.

Habría que avanzar en la creación de dos grandes conglomerados empresariales, los aeropuertos y los puertos españoles, de forma que cada gran puerto y cada gran aeropuerto tomara la configuración de una sociedad anónima, como ocurre con los grandes aeropuertos y los grandes puertos de Europa, para dotarles de mayor agilidad y flexibilidad en su gestión, puesto que, considerados como tales, nuestros grandes aeropuertos o nuestros grandes puertos tienen dimensión financiera, dimensión de personal y dimensión de complejidad en su tarea suficiente para ser considerados como lo que realmente son, como empresas y no como órganos administrativos sometidos a procedimientos públicos, que muchas veces ahogan la iniciativa de sus gestores y les impiden contestar en tiempo real a problemas que se plantean en tiempo reales.

En materia de transporte aéreo habrá que avanzar en la aplicación del sistema SACTA —Sistema Automático de Control de Navegación Aérea—, acometiendo su segunda fase en los centros de Canarias y Sevilla y en las áreas terminales de Madrid, Canarias y Sevilla, y la segunda fase de inversiones aeroportuarias que vengán a completar las que ya se está realizando, culminando casi, en los grandes aeropuertos de Barcelona, Sevilla y Málaga. En esa segunda fase habrá que acometer la ampliación y modernización de los aeropuertos de Madrid, Palma, Gran Canaria, Tenerife y Bilbao.

También habrá que revisar las estructuras tarifarias para acomodarlas a las europeas y, en materia de puertos y costas, dentro de esta transformación estructural del sistema de puertos, habrá que separar de la política de puertos la política de costas, que están juntas por razones históricas, pero que nada tendrán que ver la una con la otra cuando los puertos se configuren como intercambiadores modales de tráfico, gestionados con criterio empresarial, mientras

que la costa es una infraestructura física que, como tal, debiera pasar al área de agua y medio ambiente para quedar configurada como una actuación, que tiene un condicionante económico sin duda alguna, porque tiene efectos muy positivos sobre el potencial turístico y por el potencial urbano de atracción del litoral español, pero que también debe atender a un importante componente medioambiental, que nada tiene que ver con la función explotadora de servicios que desempeñan los puertos.

Por lo tanto, de aquí a finales del año someteremos a las Cámaras un proyecto de ley que reforme sustantivamente la administración marítima española y la administración portuaria, proponiendo la creación de un «holding» de empresas portuarias y la desaparición de la actual Dirección General de Puertos como tal dirección general administrativa, para pasar a constituirse, como los aeropuertos, en un ente público que sea el «holding» director, coordinador, de las actuaciones del conjunto de empresas de gestión portuaria. En ese momento, la actual Dirección General de Puertos perderá las competencias en costas, que pasarán a integrarse en el área de infraestructuras físicas.

En materia de infraestructuras de transportes, señorías, conviene señalar que su crecimiento es, por definición, excalonado y que siempre, en todas partes, tendremos que hacer frente a un desfase entre capacidad y demanda, porque es imposible hacer evolucionar la capacidad al ritmo continuo con el que crece la demanda. La demanda varía gradualmente y, en cambio, la capacidad varía discontinuamente. Se tiene un aeropuerto más grande o se sigue teniendo lo que se tenía antes, pero no es posible hacer crecer al aeropuerto un poquito cada día en función del número de viajeros, que va creciendo cada día. Esta discontinuidad produce, a veces, efectos saturación y, a veces, efectos holgura. Los aeropuertos de Barcelona y Sevilla son clarísimos ejemplos de este fenómeno. Entre 1980 y 1985, el aeropuerto de Barcelona, por poner un ejemplo, pasó de 5 millones de viajeros-año a 4,5 millones de viajeros año; perdió medio millón de viajeros en cinco años. Si quieren, se mantuvo estable entre 5 millones y 4,5 millones. Para esa dimensión de tráfico, el aeropuerto era más que suficiente y, durante cinco años, estuvo estabilizada la demanda y, por lo tanto, estuvo perfectamente acorde la capacidad con la demanda. Entre 1985 y 1990, el aeropuerto de Barcelona ha pasado de 4,5 millones de pasajeros a 9 millones de pasajeros, se han multiplicado por dos. Es evidente que el mismo aeropuerto, si estaba bien dimensionado para 4,5 millones, no estaba bien dimensionado para 9.

Dentro de unos días inauguraremos el nuevo aeropuerto de Barcelona, que multiplicará por tres su superficie de atención al público. Por tanto, volveremos a tener un aeropuerto con holgura. El de Sevilla será capaz de atender a 8 millones de pasajeros el año que viene, cuando el tráfico estable en Sevilla es de 2 millones de pasajeros. Por lo tanto, en algunos aeropuertos tendremos un exceso de capacidad, cuando hasta ahora hemos tenido enormes problemas de saturación.

Eso mismo nos ha ocurrido, y nos seguirá ocurriendo, con nuestra red viaria. Un atraso secular en la provisión de infraestructuras, un crecimiento económico especta-

lar a partir de 1984-1985, el mayor y el más mantenido de la historia económica española, ha puesto de manifiesto el grave divorcio entre las exigencias de la actuación del sector productivo y la capacidad del poder público para poner a su disposición más y mejores infraestructuras.

Es evidente que, durante muchos años, la inversión más rentable que puede hacer este país es aumentar su dotación de infraestructuras de transportes y comunicaciones. Durante muchos años SS. SS. deberán ayudar al Ministro responsable de esta cartera a que aumente su presupuesto, en el límite que sea posible por la política económica de carácter general, porque la rentabilidad, medida como se quiera medir, en criterios privados o públicos, de la inversión en infraestructuras será sin duda muy grande, la mayor de cualquier alternativa que se quiera imaginar. Naturalmente, hay una política económica de carácter general, hay una política de contención del déficit público y eso limita razonablemente lo que podemos hacer. Todo a la vez no se puede hacer, y eso obliga a una priorización de objetivos y a una limitación de las actuaciones que serían muy rentables, muy necesarias, pero que el país no está en condiciones de financiar en el corto plazo. Esa priorización y esa selección de objetivos, impuestas por naturales y lógicas restricciones presupuestarias, corren el peligro de levantar el agravio comparativo como argumento básico de asignación de prioridades y objetivos.

Es evidente, insisto, que tenemos una cartera de actuaciones que llevar a la práctica que rebasa el potencial financiador del presupuesto, y en 1991 y 1992 tenemos ya saturado el Presupuesto del Estado en su capacidad de financiación con los proyectos que están en curso. A partir de 1993, habrá que empezar a seleccionar y priorizar proyectos, intentando ordenarlos en función de su mayor aportación a la capacidad de crecimiento de la economía española, pero no hace falta ser un experto de la selección de proyectos para entender que la restricción operativa no será el haber hecho todo lo que teníamos que hacer, sino la capacidad de financiación del presupuesto, por una parte, y, lo que es también muy importante, la capacidad de gestión de las estructuras administrativas para llevar a la práctica este esfuerzo inversor.

Considero también, señorías, que en ese terreno habrá que hacer también transformaciones organizativas importantes en la Dirección General de Carreteras y en la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario, porque seguramente la dimensión de la tarea que tienen que llevar a la práctica supera con mucho la dimensión organizativa e incluso el formato jurídico en el que la llevan a la práctica. La Dirección General de Carreteras ha pasado de administrar 90.000 millones de pesetas al año a administrar 400.000 millones y pico de pesetas al año. Por tanto, ha multiplicado casi por cinco el volumen de su actividad. Tiene 7.000 trabajadores dependiendo directamente de ella. Creo que, con esas dimensiones, la obligación del responsable del Ministerio es plantear también una reforma organizativa de estos órganos de gestión para hacerlos más capaces de asumir la tarea que tienen ahora y la que razonablemente tendrán en el futuro.

Sin embargo, también es bueno recordar, como recor-

daba en una reciente interpelación entre los aplausos de la oposición, que España es el país que más invierte hoy en día en la formación bruta de capital fijo de todos los países de la Confederación Europea de Ministros de Transportes. España está invirtiendo hoy en día en infraestructuras de transportes el 5,5 por ciento de nuestro producto nacional. Solamente nos supera Luxemburgo. No sé por qué extraña razón, Luxemburgo, un pequeño país, invierte más que nosotros, pero somos el segundo país en esfuerzo inversor. Eso no quiere decir sino que nuestro esfuerzo inversor se ha producido muy tarde en el tiempo y que esos países han hecho esfuerzos inversores superiores al nuestro mucho antes que nosotros y no es razonable pensar que ese 5,5 por ciento del PIB en el futuro próximo pueda disminuir, sino que yo diría casi lo contrario.

En materia de transporte ferroviario, saben ustedes que tenemos tres grandes temas por delante: la introducción del ancho europeo, la alta velocidad y el transporte de cercanías.

La estrategia de introducción del ancho europeo suele estar asociada en la discusión pública con la alta velocidad, y existe una asimilación por parte del ciudadano español medio entre ambos fenómenos, cuando realmente no diré que nada tengan que ver, pero casi. Sería bueno que la Cámara propiciara un debate que separara ambos problemas. Como he tenido ocasión de insistir en debates parlamentarios, el ancho es un problema de ancho; es casi redundante, pero es así. La alta velocidad es un problema de trazado y potencia tractora. Se puede tener alta velocidad con el ancho que a usted le guste y se puede tener un ancho europeo con velocidades de cualquier gama. El hecho de que el acuerdo del Consejo de Ministros por el cual se establecía que las nuevas líneas de alta velocidad se harían en ancho europeo ha producido esta asimilación, que es importante que destruyamos cuanto antes, porque las líneas de alta velocidad no son susceptibles de transportar mercancías pesadas; no hay ninguna experiencia mundial por la que un trazado de alta velocidad pueda transportar mercancías pesadas, porque exigen no solamente velocidades máximas sino velocidades mínimas y porque es necesario que la vía quede expedita durante la noche para su mantenimiento. Por tanto, la relación Madrid-Sevilla, que funcionará en alta velocidad por el nuevo trazado de Brazatortas, exigirá el mantenimiento para mercancías pesadas y tráfico nocturno del actual trazado de Despeñaperros. Los problemas de unión de Barcelona con la frontera francesa plantean también esta disyuntiva y, en general, la comunicación Madrid-Barcelona-frontera, con una nueva línea, nos obliga permanentemente a plantearnos la conversión al ancho europeo de una línea dedicada al transporte de mercancías si el objetivo es integrar nuestra red ferroviaria con Europa.

Es un problema complejo para el cual afortunadamente podemos tomarnos algún tiempo de reflexión. De momento, todas las mejoras de vía que están en curso se están efectuando con la técnica de traviesa polivalente, que es una denominación de la que habrá que hablar mucho: la traviesa polivalente, es decir, la base de estructura de la red ferroviaria capaz de sustentar un ancho europeo o un

ancho Renfe. Tenemos ya 132 kilómetros de vía férrea construida con traviesa polivalente; eso quiere decir que en cualquier momento podemos convertir esos 132 kilómetros en ancho europeo, sin más que desatornillar uno de los ejes y correrlo unos cuantos centímetros hacia el centro. La estrategia debe pasar, por tanto, por ampliar los segmentos de red construidos con traviesa polivalente para ir uniendo segmentos del grafo en momentos estratégicos determinados. Pero hasta que no tengamos claro el esquema director de las transformaciones que debemos acometer, no podremos seguramente efectuar transformaciones estructurales que pasen del funcionamiento en el ancho Renfe al funcionamiento en el ancho internacional.

En alta velocidad, hasta dentro de un año todos nuestros esfuerzos estarán comprometidos en la traza Madrid-Sevilla. El itinerario Madrid-Sevilla es una gran apuesta política por el desarrollo económico del sur de España; es una decisión política tomada por un Gobierno que, en su momento, y siempre, pretendió evitar la dualización del espacio económico español y generó una dinámica para anclar el sur en el desarrollo económico del norte. Es una realización ciertamente extraordinaria, hecha en un tiempo récord, una obra maestra de la ingeniería civil, la segunda gran obra de infraestructura ferroviaria europea, después del túnel del Canal de la Mancha, que permitirá, como saben, mejorar extraordinariamente las comunicaciones de toda Andalucía con el centro de España y, a través suyo, con Europa.

Hasta finales de 1992 esta realización absorbe todos nuestros esfuerzos financieros y técnicos. De aquí a 1993 tendremos que pensar en la línea de expansión de este sistema y tendremos que pensar si debemos modificar el ancho de las nuevas vías o tendremos que modificar los sistemas de ejes de los elementos móviles que las utilicen, y eso es especialmente relevante para la estrategia de penetración en Andalucía hacia Huelva, Cádiz y Málaga, de la línea que desemboca ya en Sevilla.

Por tanto, un año creo que es el plazo razonable para que podamos definir esta estrategia, porque durante este año tenemos saturadas nuestras posibilidades de actuación. En cambio, en el transporte de cercanías habrá que actuar de una forma mucho más decidida. Dentro de pocos días Renfe fallará un concurso de 107.000 millones de pesetas para la compra de material móvil de cercanías, y no me importaría modular la expansión de la capacidad de transporte en materia móvil de la alta velocidad para dar prioridad a los equipamientos de material móvil en el transporte de cercanías en las grandes ciudades.

Ese es un tema de equilibrio entre la capacidad de transporte «inter-city» por alta velocidad y la capacidad de transporte en cercanías, que tendremos que equilibrar en función de los recursos disponibles, y el avance en la infraestructura que soporta este material móvil; pero es evidente que si Francia no va a llegar a la frontera francesa por La Junquera con un tren de alta velocidad hasta el año 2002, que son los planes del actual Gobierno francés, no tiene mucho sentido que nos anticipemos en llegar muchos años antes para encontrarnos sin una continuidad física en la traza que estemos efectuando, y lo que vale para La Jun-

quera evidentemente vale también para el otro extremo de unión por el País Vasco.

En materia de carreteras, señorías, ustedes saben perfectamente el nivel de desarrollo y ejecución del plan. El elemento emblemático del plan son las autovías, en cuyo primer plan invertiremos 1,2 billones de pesetas. La situación actual es que tenemos 1.600 kilómetros en servicio, pero en maduración existe un volumen muy importante de proyecto. A finales de 1992, en año y medio, el número de kilómetros de autovía en servicio simplemente se multiplica por dos, y pasaremos de 1.600 kilómetros a casi 3.000 kilómetros. En año y medio, por tanto, podremos multiplicar por dos el kilometraje de autovías en servicio, y a finales de la legislatura, a finales de 1993, habremos cumplimentado el primer plan si no se producen ajustes presupuestarios a la baja derivados de otras prioridades de gasto que las Cámaras consideren oportuno decidir, como ha ocurrido en el pasado. Por tanto, a finales de 1993, en dos años, habremos pasado de 1.600 a 3.550 kilómetros de autovías.

Pero aunque sea emblemática la autovía, no son menos importantes los programas de acondicionamiento en medio urbano, los programas de itinerarios de larga distancia y el programa RECO. Tanto unos como otros deben enfrentarse, como ocurre con el ferrocarril, con una característica muy importante de nuestro país, que es su escasísima densidad de población y la ausencia de grandes corredores de tráfico. España está esquinada, respecto a la Comunidad Económica Europea, está fuera de los grandes flujos intereuropeos, tenemos una densidad de población muy baja y muy concentrada en grandes aglomeraciones urbanas. Eso hace que la intensidad de tráfico en los ejes españoles, aun en los más importantes, sea tres o cuatro veces más baja que la intensidad de tráfico europea, y esto hay que tomarlo en cuenta a la hora de determinar la rentabilidad y el coste de nuestras inversiones.

Avanzaremos en la línea de autopistas de peaje, ofreciendo a la iniciativa privada la posibilidad de acometer aquellos tramos que entienda pueden ser rentables y especialmente aquellos que vienen a resolver graves problemas de congestión, sobre todo en las zonas costeras de Málaga, Estepona, Alicante y Cartagena, y las vías de penetración por el Valle del Ebro desde Madrid, o hacia Francia, por Burgos, pero alguna duda tenemos de que, aparte de los tramos cortos que afectan a las zonas extraordinariamente congestionadas, la iniciativa privada pueda encontrar especial rentabilidad en acometer nuevas inversiones en autopistas, siempre, por supuesto, que el Estado no dé, como no va a dar, garantías financieras que reproduzcan las desgracias ocurridas durante la financiación de las primeras autopistas de peaje construidas en España, que como ustedes saben han sido pagadas por el presupuesto del Estado en casi el 80 por ciento de su inversión, a través del mecanismo del seguro de cambio.

Para evitar que este mecanismo siga pesando negativamente en las cuentas del Estado, vamos a propiciar un plan de amortización anticipada de esa deuda, que se está desarrollando, que ya el Ministro Javier Sáenz Cosculluela, con muy buen criterio, inició y que ha permitido aumentar la amortización de esta deuda en un 25 por ciento este año

pasado, en 1990, y que este año debiera permitir amortizar unos 10.000 millones de pesetas más.

Por su parte, a través de convenios o a través de actuaciones públicas, intervendremos en la terminación de la autopista del Atlántico, la autopista del Maresme y la autopista León-Campomanes.

Solamente puedo decirles que en el segundo plan, en el que estamos trabajando, y que seguramente no verá la luz hasta finales de este año, es importante reflexionar muy detenidamente sobre los ejes estratégicos en los cuales hay que actuar, pero algunos de ellos son evidentes, y la prioridad de las prioridades en este segundo plan debe ser la conexión Madrid-Valencia y la conexión con el eje atlántico, desde Madrid, para superar los retrasos que se han producido en este tramo y para atender a lo que parece evidentemente el mayor flujo de comunicación de mercancías y pasajeros, el tramo Madrid-Valencia, y avanzar en la superación del esquema radial de nuestras comunicaciones, efectuando vías rápidas de comunicación de Barcelona con Andalucía, de Galicia con Madrid, y los dos ejes verticales, el eje de la Plata, en la parte occidental de la península, y algunos ejes, como el de Bailén-Motril, o el eje del Duero, en la parte oriental.

Esto, señorías, no son más que indicaciones, muy esquemáticas y breves, de lo que pueden ser las actuaciones en esta materia. **(Risas.)** Parece que mis palabras despiertan una enorme hilaridad en algunos Diputados. Estoy sorprendido de la capacidad de humor que tienen las carreteras, pero ya iré descubriendo las razones por las cuales la tienen, señorías.

En materia de política del agua y del medio ambiente —y no quisiera extenderme mucho en un tema novedoso— si quisiera explicar por qué en la reorganización del Ministerio hemos considerado oportuno en el Gobierno aproximar las políticas del agua y del medio ambiente. No se me escapa —ni se les escapa a SS.SS.— que el problema del agua no se agota en su vertiente medioambiental y que el problema del medio ambiente va mucho más allá de los problemas del agua. Por tanto, no hay una asimilación entre agua y medio ambiente, sino una aproximación de problemáticas que debe también considerarse como provisional, hasta cierto punto, en tanto no se producen las modificaciones en la estructura de la relación puertos-costas y en la propia organización de las políticas medioambientales que se llevan a cabo desde el Ministerio. Consideren que esa área es la que más transformaciones organizativas sufrirá en el próximo futuro y que, por el momento, no he hecho más que encargar a un Secretario de Estado, el único Secretario de Estado del Ministerio, la conducción política de las políticas del agua y del medio ambiente en su relación con las comunidades autónomas y con la Comunidad Económica Europea.

Es cierto que las infraestructuras hidráulicas afectan también al medio ambiente, de forma distinta porque contienen vida, a diferencia de una carretera o un tren, que son infraestructuras inertes, pero le afectan y deben relacionarse con el medio ambiente de una forma más dialéctica, teniendo en cuenta, a la vez, los problemas de cantidad y los de calidad. Lo he dicho en varias ocasiones —y lo

repito ahora— el problema del agua es un problema crítico en este país. Quizá estemos dedicando mucha atención a las carreteras, a los trenes, a los correos y a los teléfonos —que la tienen— y tal vez no dedicamos suficiente atención —y la opinión pública tampoco está suficientemente concienciada—, con la importancia que tiene, el problema del agua en nuestro país, tanto en términos de cantidad, como en términos de calidad. Las políticas de cantidad y calidad del agua están juntas pero son diferentes y deben desarrollarse de forma distinta. Los problemas de calidad nos vendrán impuestos por la Comunidad Económica Europea. Tenemos ya directivas aprobadas que nos obligan a políticas de saneamiento de aguas residuales, urbanas e industriales que significarán para nuestro país una inversión que supera el medio billón de pesetas si queremos cumplir con nuestros compromisos comunitarios y no solamente por cumplir con Europa, sino por cumplir con nosotros mismos para asegurar una calidad de vida, un desarrollo turístico ordenado.

Aquí, señorías, habrá que transmitir fehacientemente a nuestra sociedad el principio de que la polución es la consecuencia de un cálculo económico erróneo porque no se incorporan suficientemente los precios relativos, los verdaderos precios, que reflejan la escasez y el coste de los factores productivos. No se pueden pretender tener a la vez el agua limpia y el jamón barato, por poner un ejemplo casero, porque, naturalmente, los procesos productivos del jamón implican una contaminación del medio ambiente que puede superarse, obviamente, estableciendo elementos de control que generan un coste añadido a la vez, con el beneficio suplementario, que es la calidad del agua.

Me propongo separar en el Ministerio conceptualmente por lo menos y organizativamente después, los problemas de la cantidad y de la calidad de agua. Desde el punto de vista de la cantidad, señorías, España sufre un proceso creciente y preocupante de desertización. No será el mercado quien ponga coto a este problema, sino la acción pública, una acción pública decidida y coordinada. Nos sobra agua en términos globales, pero nos falta agua en amplias zonas del país. Aquí podemos llevar a cabo una política en el contexto comunitario que asocie el medio ambiente y la política de recursos hídricos de una forma beligerante. Europa establece restricciones y condicionantes muy fuertes a nuestras políticas ambientales y productivas; pero también tendremos que poner de manifiesto el absurdo que representa que en algunos países del norte de Europa se esté consumiendo un recurso no renovable —como es el fuel-oil— para calentar invernaderos, produciendo artificialmente las condiciones climáticas que nosotros tenemos gratis en nuestro territorio y cultivar productos que serían excedentarios si España desarrollase su capacidad de producción mediante la adecuada combinación de agua y capacidad de transporte. Yo creo que una política integrada de agua, medio ambiente y transporte nos debe servir para aumentar nuestro potencial productivo y plantearle a Europa modificaciones de la estructura productiva de algunos países que jueguen en nuestro favor.

Hay que desarrollar la administración hidráulica, llevar a la práctica el Plan Hidrológico Nacional, que espero no

tener finalizado completamente antes de someter a la aprobación del Gobierno y al conocimiento de la Cámara planes parciales, antes de tener la «opera summa»; quizá sea bueno aprobar planes hidrológicos de cuenca y planes hidrológicos parciales que puedan determinar las actuaciones a seguir sin esperar a tenerlo todo definitivamente definido.

Renuncio, señorías, a explicar con más detalle los elementos de la política medioambiental, pero sí quiero decirles que la aprobación de las normas que rigen la determinación del impacto ambiental y las directivas europeas en esta materia nos obligan a desarrollar, desde la Secretaría General del Medio Ambiente, una actuación más intensa que hasta el presente en el análisis del impacto ambiental de los grandes proyectos en infraestructuras.

Finalmente quisiera referirme únicamente a que en el ámbito de la Subsecretaría y de los servicios comunes del Ministerio hay alguna novedad que creo importante reseñar. En primer lugar la creación de una Dirección General de Auditoría y Control de Gestión y Procedimientos que es una innovación organizativa en nuestra Administración pública, que no viene a representar ningún trasvase de competencias entre la Intervención General de la Administración del Estado y los órganos gestores sectoriales. La Intervención General debe seguir haciendo sus cometidos, llevando a la práctica el control de legalidad, el control de eficacia, por procedimientos «ex ante» o «ex post» como hasta la fecha; pero cuando una organización invierte 750.000 millones de pesetas al año, que son 2.000 millones de pesetas diarias, y tiene la complejidad que tiene ésta, parece razonable que se dote de instrumentos de control interno, de análisis de los procedimientos que se utilizan como haría cualquier gestor privado. Desde esta área, que debe agrupar las inspecciones de servicios de los dos Ministerios, hay que propiciar una revisión en profundidad de los procedimientos normativos que regulan la contratación de la obra pública para hacerlos compatibles entre las exigencias de publicidad, transparencia y eficacia con la exigencia de la flexibilidad y la rapidez de la actuación que muchas veces son un condicionante básico para encontrar esta eficacia.

En segundo lugar, de las direcciones de servicios de los dos Ministerios una evolucionará hacia una dirección de organización y logística y, otra, hacia una dirección de recursos humanos. Creo que también es una innovación importante en nuestra Administración Pública. Normalmente en los Ministerios no hay una dirección de recursos humanos, hay órganos administrativos que resuelven concursos para acceder a tales o cuales puestos de trabajo; pero una política retributiva adecuada de incentivación al rendimiento, de selección de personal, de gestión del personal, de modernización de los mecanismos de acceso a la Función Pública del personal técnico especializado, creo que merecen en un Ministerio de estas dimensiones una área específicamente destinada a las políticas de personal.

En tercer lugar, la creación de un instituto de estudios sobre la economía y tecnología del transporte y las comunicaciones, como tienen todos los países civilizados de nuestro entorno, porque en transportes y en comunicaciones

vamos a estar en los próximos años produciendo el 10 por ciento de nuestro producto nacional y empleando entre el 7 y el 10 por ciento de nuestra mano de obra; por tanto, parece razonable que dispongamos de un centro de reflexión en estas materias, como dispone por ejemplo, el Ministerio de Economía y Hacienda en materia de fiscalidad, a través del Instituto de Estudios Fiscales. Este Instituto debe funcionar concertado con la Universidad y llamando a su participación y colaboración a todos los agentes económicos, públicos, privados, diría más, estrictamente sociales, que se ven involucrados o interesados en el fenómeno del transporte y las comunicaciones. Señorías, no quisiera extenderme más; creo que he abusado, quizá más de lo soportable, de la paciencia de SS. SS. Quedo, eso sí a su disposición, ahora y siempre, para cualquier cosa que ustedes, como responsables del control de la acción del Gobierno, deseen de la gestión y del funcionamiento del nuevo Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

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

¿Grupos Parlamentarios que deseen intervenir? **(Pausa.)** Vamos a iniciar la intervención con el Grupo Popular. ¿Cuántos Diputados van a intervenir? **(Pausa.)** Tres. Les ruego que traten de ajustarse, sin rigidez, a 10 minutos en cada una de las intervenciones.

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, esperamos su generosidad en cuanto a la flexibilidad del tiempo, habida cuenta de la trascendencia de los temas que se están tratando hoy en la Comisión.

Señor Ministro, el Grupo Parlamentario Popular, por supuesto, le da la bienvenida a esta Comisión. Había puesto una gran expectación en su información de hoy, pero debo reconocer y decirle que nos ha decepcionado. Nos ha decepcionado porque usted ha hecho lo que llamarían los estudiantes una gran empollación en cuanto al organigrama de su departamento, pero ha dicho una serie de vaguedades una detrás de otra.

Quizá después de oírle no nos extraña tanto, porque vemos que tan pronto usted ha sido designado para este departamento se ha lanzado a las carreteras españolas y está haciendo inauguraciones de primeras piedras de tipo electoral. Nosotros creíamos que hoy acudíamos a la política de pie de tierra que tanto interesa al ciudadano; pero, por ejemplo, se ha olvidado usted que en este país están en un momento conflictivo excepcional todos los organismos que dependen de usted. Ahí tiene la huelga de Telefónica, la de Renfe, la del tráfico aéreo, y después de oírle de la impresión de que estamos en un país de rosas, cuando el país a todo lo largo y todo lo ancho tiene gran preocupación debida a estas huelgas que nos están amenazando.

En mi corta intervención voy a intentar pegarme al terreno y, por tanto, empiezo dándole las gracias por el trabajo que nos ha remitido, que se titula «Licitación oficial en construcción del año 1990». Hemos estudiado este documento, como todos los que nos envía, y nos llama la aten-

ción que el total licitado en ese año por el Ministerio de Transportes, ya suprimido, ha sido de 55.000 millones de pesetas y la contratación directa o a dedo sólo 700 millones; solamente el 1,40 por ciento. Esta cifra nos extrañó, la hemos comparado con toda la serie de control parlamentario que los últimos años hemos venido siguiendo y, por ejemplo, el dato que tenemos, proporcionado por el Gobierno socialista, de 1986, es que del total licitado ese año, que fueron casi 66.000 millones de pesetas, se dieron a dedo 17.000 millones. Por ello, la cifra del documento que nos ha enviado en absoluto nos la creemos. No entendemos cómo se puede pasar de casi 17.000 millones dados a dedo en un departamento a solamente 700, tan pronto llega usted al mismo; es decir, pasar del 25 por ciento dado a dedo a sólo el 1,40 por ciento. En consecuencia, creemos que se han pasado en esa reducción; una reducción tan espectacular no puede ser creíble. Han dado un salto mortal y se ve el plumero —es nuestra opinión— de una manipulación en esa cifra. Nosotros le preguntamos si usted mantiene la veracidad de tan ostentosa y teatral reducción y si puede demostrar, por ejemplo, la cifra de que en el año 1990 el Ministerio en sí solamente dio a dedo 276 millones de pesetas; si no lo consigue, señor Ministro, el documento que nos ha enviado sería un panfleto totalmente impropio de un Estado de Derecho.

Señor Ministro, usted ha llegado a un departamento que es todo un cúmulo de irregularidades, anomalías e incluso corrupciones. Ahí está, por ejemplo, la famosa corrupción de Enatcar —voy a dar ejemplos, porque no tengo tiempo de más—; ahí está la extraña adjudicación de la red de Televisión, en el País Vasco; la concesión inaudita de la Caja Postal a la empresa Trecomp; la venta de los DC-9 de transporte aéreo de Iberia a una empresa japonesa, y que Avia-co tenga que alquilárselos a esa empresa japonesa; el cese del Presidente de Trasmediterránea, por no llevar la empresa de forma correcta, y seguidamente nombrarle Presidente de una filial de la misma compañía, de Unión Menorquina. ¿Ejemplos de adjudicaciones heterodoxas de Renfe? Por ejemplo, Austral; ¿Ejemplos de despilfarro? Casi mil millones de los dos aviocares de correo que se están pudriendo en el Aeropuerto de Barajas. El Centro de ensayos y homologación de Correos suprimido de un plumazo por su antecesor, para evitar que se vigile la honestidad en las adjudicaciones y todas las adquisiciones por parte de Correos.

Usted vivió hace poco un debate público respecto al NIF que había que enviar desde el Ministerio de Hacienda a través de correos y que no llegó a los usuarios. Ustedes atacaron entonces a Correos y Correos les atacó a ustedes. Este es un momento propicio para que nos explique quién tenía razón en aquel momento.

Ante esta situación —he puesto unos ejemplos nada más— le preguntamos qué propósitos tiene el señor Ministro ahora, en su departamento ¿Va a adoptar la política de pelillos a la mar y de borrón y cuenta nueva o va a proceder a una investigación profunda de todos estos hechos? En definitiva, ¿está dispuesto el señor Ministro a acceder a que se establezcan comisiones parlamentarias de investigación?

Respecto a las telecomunicaciones le consta, señor Mi-

nistro, que toda la reforma de la LOT está parada porque no se adapta a las directivas; le pedimos informes al respecto. Esta todavía por aprobar el nuevo contrato del Estado con Telefónica; el plan nacional de telecomunicaciones se nos ha venido diciendo en los últimos años que era ya inminente y usted viene hoy y nos da otro plazo, con lo que puede entender que nosotros seamos escépticos.

Recientemente hemos tenido una intensa interpelación sobre Correos, donde hemos expuesto la serie de irregularidades de este organismo, que no voy a repetir por falta de tiempo y además porque S.S. es Diputado y conoce el «Diario de Sesiones». Ahí habrá que añadir datos como los 1.400 millones de pesetas por mala gestión que nosotros estamos intentando averiguar en relación con las obras estructurales de Telefónica y que sin embargo, el Gobierno no quiere aclararnos. Algo parecido ocurre con la formación profesional donde Telefónica no tiene la gestión empresarial necesaria para recuperar lo que le corresponde en concepto de acciones, como contrapartida a las cuotas, y estoy hablando, por ejemplo, en el presupuesto de Telefónica de 1989, de 253.000 millones de pesetas. Esta gestión no hecha puede representar una pérdida para la compañía de 1774 millones de pesetas.

En esa línea de falta de gestión, viene usted, señor Ministro, y nos lanza el «telefonazo» con su tarifa, que es una continuación del célebre «catastrazo». Vemos que en esta acción de elevar tarifas e intentar extraer dinero de una forma tan directa, es ya una contumacia por su parte.

Señor Ministro, yo insisto en que el día es especial; especial porque ahí tenemos 168 vuelos cancelados por Iberia, por lo que anuncia Aviaco; por los 75.000 trabajadores de Telefónica en pie de huelga y por las que anuncia Renfe. Le preguntamos ¿qué ha previsto ante esta situación que hoy preocupa a tantos españoles?

En cuanto a Correos, señor Ministro, también voy a intentar pegarme al terreno en lo que preocupa a los españoles. Se está dando un caso que a nosotros nos preocupa y es la deficiente actuación del CCP de Chamartín que sigue absolutamente colapsado. A usted le debe constar que las personas que están allí están trabajando, no pisan sobre el suelo; pisan sobre las sacas que están extendidas. Esto ha provocado, usted lo sabe, o debiera saberlo, tres accidentes graves en los últimos 20 días. Hace 20 días con un herido por la cinta; hace 10 días por un accidente en la tolva y el viernes pasado sufrió un accidente en un brazo un trabajador. A estos señores se les obliga al rendimiento de evacuar planos de carga de 720 sacas/horas. Esto, señor Ministro es una política totalmente inhumana porque están trabajando en unas condiciones que no lo pueden hacer. Si tienen que manejar 720 sacas/hora a una media de 30 kilos, es una media diaria de casi 22.000 kilos, lo cual ocasiona esta situación inhumana de trabajo. Así tiene, por ejemplo, al accidentado del viernes, que es Felipe Alonso Martínez, con una lesión grave en el brazo, como consecuencia de esto. Repito que es un hecho casual, pero lo pongo como emblemático de lo que está pasando en Correos.

En la interpelación se puso de manifiesto el marco jurídico que el Gobierno socialista intentó por la puerta trase-

ra, a través del artículo 97 de la Ley presupuestaria vigente, que es un organismo creado (estoy utilizando palabras de la propia Comisión Delegada para Asuntos Económicos) un organismo autónomo totalmente atípico, porque puede actuar con una serie de excepciones a la normativa vigente, fundamentalmente sin sujeción a la legislación de contratos del Estado ni a la Función Pública. En definitiva, fue un organismo atípico creado «ad hoc» para las andanzas y favoritismo del anterior Secretario General de Comunicaciones, respecto al que hago un paréntesis. Se han hecho eco los medios de comunicación de que el cese de este Secretario General, cuando se le anunció en su despacho, fue traumático. Nuestra pregunta es si ese cese estaba ocasionado por la serie de irregularidades que le hemos anunciado y otras muchas que han existido y que no tenemos tiempo de exponer.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, ha sobrepasado usted el tiempo. Le recuerdo que el planteamiento de la sesión es de política general del departamento y a eso se ha referido la intervención del señor Ministro.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, ya estamos con el debate permanente entre esa Presidencia y este Grupo. El tipo de intervención de este Grupo lo fija el Grupo. El Ministro ha preferido hacer una intervención de vaguedades y nosotros queremos bajar al terreno de lo real y de lo que preocupa al ciudadano.

Intentaré terminar, señor Presidente.

Se ha sabido, y estoy seguro que el señor Ministro lo conoce, que el Fiscal General del Estado ha remitido recientemente una nota a todas las fiscalías de España con instrucciones de que no utilicen el servicio oficial de Correos para la remisión de documentación referida a los recursos judiciales, habida cuenta de los ya famosos retrasos del correo español, que están propiciando serios problemas de decaimiento en expedientes sometidos a plazos improrrogables. Le preguntamos, señor Ministro: ¿Tiene usted el mismo criterio que el Fiscal General del Estado respecto a la inoperancia del correo español?

Algo semejante ocurre con la modificación de las tarifas actuales de Correos donde, por ejemplo, en aquellas que están sometidas a franqueo concertado, se ha aprobado por el Gobierno unos incrementos del orden, en unos casos, hasta del 1.250 por ciento, lo que puede ocasionar que una gran difusión de este tipo de revistas no se pueda llevar a cabo. ¿Tiene el señor Ministro pensado algo en relación con el tema?

Termino, señor Presidente, recordando la cantidad de nombramientos irregulares de directores en Correos a lo largo y ancho de toda España y las acusaciones de algunas jefaturas de Correos, como la de Madrid, a los carteros y a los funcionarios superiores en el sentido de que están actuando en contra de la eficacia de Correos en orden a incrementar las horas extraordinarias. Estos colectivos, a los que nosotros creemos, dicen que se trata de simples calumnias, señor Ministro. ¿Va a hacer algo para aclarar esta situación ya insostenible en Correos?

En las soluciones que el señor Ministro presenta nos ha-

bla de soluciones de transformaciones orgánicas, una detrás de otra. Estamos como siempre. Siempre es la promesa de lo que va a venir. Hasta ahora cuando no ha funcionado este organismo o aquel otro, hacemos un plan de estrategia y, a partir de ahora, va a ser distinto. Por ejemplo, antes no hacíamos autopistas, ahora vamos a hacer autopistas. Nosotros preguntamos si la solución no estará en lugar de tanto cambio de las administraciones de tipo orgánico, en cambiar los políticos que tienen que hacer estos cambios.

Señor Presidente, como estamos en una política de tipo general de un macrodepartamento, esperamos que en la réplica tengamos ocasión de ampliar algunos temas para lo que en este momento no tenemos tiempo. Con esto paso la palabra a mis compañeras de Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, S. S. es consciente de que algunos de los temas que ha planteado difícilmente puede responderlos el Ministro porque son excesivamente particulares y deberían ser objeto de otro tipo de iniciativas. De todas formas esta presidencia es lo más flexible posible en las intervenciones.

Tiene la palabra la señora Estevan

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Gracias señor Ministro por su presencia en esta Comisión a la que esperamos usted venga con frecuencia porque hay muchísimos temas que tratar.

Usted ha podido ver en su reunión con los Ministros de Medio Ambiente, en Bruselas, la enorme extensión del concepto medio ambiente y la profundidad de los temas, las inversiones y, sobre todo, en qué situación está España.

He dicho muchas veces en esta Cámara que hasta, en los últimos 20 años, ahora ningún Gobierno en España se ha ocupado del medio ambiente; pero es más grave que no se haya hecho en los últimos años, porque desde el 1.º de enero de 1986 la Comunidad Económica Europea nos obliga muchísimo y usted tendrá oportunidad numerosas veces de ver lo que allí se está haciendo.

Atendiendo a los requerimientos del señor Presidente no voy a tratar más que cuatro temas, casi todos ellos relacionados con el agua, para que nos diga qué va a hacer y no se repita lo que ha sucedido. Lo que ha sucedido, señor Ministro, es que en esta Cámara, cuando hablábamos de medio ambiente, muy pocas veces, porque nunca había tiempo para ello, funcionábamos por el método Ollendorf. Nosotros decíamos una cosa y se nos contestaba saliendo por los cerros de Ubeda. Yo espero de su inteligencia y rigor que conocemos, que usted no acuda al método Ollendorf, sino que concretemos, porque los ciudadanos españoles, la economía española y el turismo español tienen unas necesidades muy concretas a las que hay que dar respuesta.

En ese sentido permítame que le recuerde tres cosas muy importantes. Primero, el tema de competencias. Generalmente en ese método Ollendorf que le digo, que a mí, si no hubiera sido patético hasta me hacía gracia de lo poco riguroso que era, cada vez que habábamos de un tema, y está recogido en el «Diario de Sesiones», se nos contestaba que era competencia de las comunidades autónomas. Eso

no es así, señor Ministro, usted tiene muchas competencias, y lo ha sabido ver. De momento ya tiene una Secretaría de Estado. En los países que usted llama civilizados, que yo llamo industrializados, tienen Ministerios con muchas funciones que llevar a cabo y son países federales, como es, por ejemplo, Alemania. En ese sentido hay una Ley de Costas, del año 1988, que regula los vertidos al mar, en donde la competencia en la autorización de vertidos es de comunidades autónomas, que en general no ejercen, entre otras cosas porque las enmarcaciones de costas no se quieren enterar e insisten en que es competencia de ellas, mientras el señor Ministro anterior decía que no era competencia suya, con lo cual la confusión administrativa era grande. Entendiendo que es competencia de las comunidades autónomas, sin embargo es competencia de su departamento regular y vigilar la calidad del medio receptor. Es decir, ustedes deberán fijar unos objetivos de calidad para las aguas marinas del litoral, y por mucho que una comunidad autónoma autorice un vertido, si ese vertido no va a respetar los objetivos de calidad, que por cierto están todos sin fijar, ustedes no podrán aceptar que se haga ese vertido.

La respuesta de su antecesor era: No tiene nada que ver con nosotros. Tiene muchísimo que ver porque, además de las directivas de la Comunidad, hay unos convenios internacionales, como el Convenio de París, asumido por España y por la Comunidad Económica Europea.

Lo mismo sucede con la Ley de Aguas. La Ley de Aguas confiere a las confederaciones hidrográficas un papel importantísimo. Suponiendo que hubieran hecho cesión de esas competencias a las autonomías, como ha sucedido en Cataluña con el Ebro en cuanto a autorización de vertidos, si esos vertidos no respetan los objetivos de calidad de los ríos, es competencia de las confederaciones hidrográficas. Pues no se respetan, señor Ministro. Por tanto, ni siquiera son capaces las confederaciones de recaudar el canon de vertido.

Nosotros no estamos por recaudar nada, pero en el efecto desincentivador de la contaminación creemos que si la Ley de 1986 y la Ley de Costas, de 1988, recogen el mismo concepto y de la misma manera fijado (por cierto muy mal fijado para residuos industriales y bien para los urbanos) deberán cumplir con su deber. Una muestra total de ineficacia es, por ejemplo, la Confederación del Norte y lo mismo se podría decir de otras

En definitiva, señor Ministro, a mí me gustaría que usted nos dijera si entiende que regular la calidad del medio hídrico, de lo que son los recursos de las cuencas hidrográficas o de las aguas marinas del litoral es competencia suya. Fíjese, si es capaz de contestarnos a esto sí o no habremos dado un paso de gigante, porque con su antecesor era un diálogo marxista, pero de Groucho Marx. Realmente no había forma de llegar a nada concreto.

El segundo tema es el Plan Nacional de residuos tóxicos y peligrosos, cuya competencia está asumida totalmente por su departamento, que se aprobó por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, en noviembre del año 1988, casi hace tres años, señor Ministro y no se ha llevado a la práctica absolutamente nada, excepto algo que no estaba

previsto como hacer determinadas instalaciones, por ejemplo, esa chapuza y ese engaño impresionante que ha sido Almadén, y que lo van a hacer. No estaba previsto hacer nada en Almadén; en Almadén nos han engañado miserablemente. Yo no quiero insistir en este momento en ello precisamente porque hay una campaña electoral, pero sí le digo que pasada dicha campaña y para que ningún grupo pueda decir de otro que es oportunista, nosotros insistiremos muchísimo y vamos a denunciar profusamente el daño que se ha hecho en esta Cámara en el tema de Almadén. Todos estábamos de acuerdo en que se hicieran instalaciones para tratar los residuos importados, estúpidamente importados y pagados; por tanto era una materia prima, en unas instalaciones y el engaño ha sido que aquello lo han enterrado mal y de mala manera y ahora hacen una planta para seguir importando residuos. Mire, señor Ministro, con actuaciones así realmente ese pacto social de medio ambiente, que por cierto nadie trae a esta Cámara, sólo lo dicen en los periódicos, no se va a llevar a cabo, y es necesario dar respuesta, porque España produce 2,5 millones de residuos tóxicos y peligrosos cada año.

En la Comunidad Europea oirá usted hablar todo el santo día de ese enorme problema de los residuos tóxicos, pues aquí el 85 por ciento de nuestros residuos va directamente al agua, a la zona del litoral, a las cuencas hidrográficas y de allí terminan en el mar porque se canalizan al exterior con las aguas residuales. ¿Dónde está el control de eso? ¿Qué hace Engrisa, salvo recoger contratos que le da la Secretaría General de Medio ambiente para que sobreviva, sin estar capacitada ni calificada para hacerlos? ¿Dónde está la ejecución del Plan Nacional de Residuos Tóxicos?

La comunidad Económica Europea ha promulgado ya 177 disposiciones, que se dice pronto, sobre medio ambiente y el incumplimiento por parte de España es altísimo. Usted se refería a que en este sector habrá que hacer inversiones de 500.000 millones de pesetas. Se ha quedado usted muy corto, señor Ministro, añada un cero más, van a ser cinco billones de pesetas y eso debe hacerse bien, porque yo no sé si en sus cuentas consideran los costos de explotación y mantenimiento. No podemos hacer miles de depuradoras, como las 1.300 que tenemos paradas por no haber construido, diseñado, ejecutado y dispuesto los fondos para su mantenimiento.

Para que la señora Martínez pueda tener tiempo, yo voy a terminar de momento, señor Presidente, recordándole que he ganado mucho tiempo, porque yo tenía dos interpellaciones. Me gustaría cumplir el Reglamento, pero por generosidad a los demás Diputados y para no aguantar estos rollos impresionantes de generalidades, voy a terminar.

Señor Ministro, usted tiene que estar presente en las reuniones de Bruselas donde se habla de la protección de espacios naturales, la directiva de hábitat. Aquí es competencia del Icona, pero realmente usted es quien tiene que negociar allí.

En España ha sucedido lo que no ocurre en ninguna parte del mundo. El Parque Nacional de Aigües Tortes y Lago San Mauricio —se llama parque nacional pero yo no sé cómo debería llamarse ahora— lugar, además, muy conocido por usted porque está en su provincia, se ha recorta-

do en su protección, se le han distraído 5.000 hectáreas en lo que es parque o área de protección. Seguramente allí se harán urbanizaciones, chalés o pistas de esquí. Esto no sucede en ninguna parte del mundo. Si usted me va a contestar también por el Método Ollendorf, diciendo, que se ha transferido a la autonomía catalana, tendrá usted razón, pero eso no quiere decir que la Administración central, en un parque nacional —le recuerdo que se llama nacional—, aunque no esté incluido en la Ley de Espacios Protegidos, porque no está en el anexo, no deba vigilar para evitar que eso suceda.

Por tanto, a nosotros nos parece importante la política de protección del medio natural, sobre todo en aguas. Coincidimos con usted, señor Ministro, que en España el agua es clave; en mi opinión —y soy portavoz del Grupo Popular en materia de energía— es muchísimo más importante el agua que la energía, porque la humanidad nunca ha podido vivir sin agua y durante miles y miles de años ha vivido sin petróleo.

Nosotros esperamos que usted pueda hacer algo en relación con esa pesada carga que le cae por la dejación de funciones de los años pasados y también esperamos que traiga usted a esta Cámara respuestas un poco más concretas.

Le deseamos suerte, señor Ministro en materia de medio ambiente y en todo, pero en medio ambiente la necesitamos, porque muchas actividades económicas y el bienestar social de nuestra población dependerá del tiempo, interés y rigor que usted dedique a la política ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Martínez Saíz tiene la palabra.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Después de oír al señor Ministro su exposición que sobre el plan que tiene para llevar este Ministerio en las próximas fechas, la verdad es que sólo cabe sonreírse, porque realmente, señor Ministro, comprobar que usted nos ha venido a decir aquí hoy que nos conformemos según están las infraestructuras en este país, a donde las han llevado el Partido Socialista y el Gobierno socialista es poco más que decepcionante.

Nosotros pensábamos que su presencia al frente de este Ministerio iba a significar la mejoría en la gestión para recuperar los tiempos perdidos por la gestión anterior. Parece ser que en lo que usted está interesado, y el Gobierno socialista, es en vendernos ahora lo bien que lo van a hacer a partir de ahora pero en planes futuros; lo que van a coordinar, lo que van a programar; pero que, de momento, nos conformemos con los retrasos que hay en el Plan General de Carreteras; que nos conformemos con el aumento de costos de dicho Plan; que nos conformemos con los incumplimientos de la presentación a esta Cámara de la ley del nuevo plan general de carreteras; que nos conformemos con no saber en qué consiste en este momento el Plan puente; que nos conformemos con no saber cuándo se va a acabar o cómo se va a coordinar el «Plan Felipe»; que nos conformemos con no saber o no conocer en esta Cámara cómo van las gestiones para hacer factible que las adjudicaciones de las cuatro autovías que nos vienen

vendiendo hace año y pico y cómo están sus trazados. Señor Ministro, nosotros estamos ya un poco hartos de conformarnos. Conformarnos con que en esta Cámara, desde el principio de esta legislatura, el Ministro anterior nos dijera mañana, mañana, mañana; dentro de tres meses estará aquí el Plan General de Carreteras, estamos estudiándolo; ahora vamos a inventar el «Plan Felipe»; ahora vamos a adelantar proyectos importantes del segundo plan de carreteras para podernos acoger a las subvenciones europeas a través de un plan puente... la realidad es que a final de 1991 sólo estará ejecutando el 50 por ciento del Plan General de Carreteras vigente.

No se extrañe, señor Ministro, porque parece que es usted «Alicia en el país de las Maravillas». Parece que usted no va por las carreteras españolas, aunque algunos de sus compañeros van a 200 kilómetros por hora. A mí me gustaría que circulara por las carreteras españolas y viese los acondicionamientos y mantenimientos. Ni siquiera se pueden creer lo que dicen los documentos que remiten a esta Cámara para que veamos qué bien lo están haciendo.

Señor Ministro, nos hubiera gustado haberle oído decir hoy aquí qué iba a hacer en estos dos años para compensar esos retrasos. Nos hubiera gustado oírle decir hoy en esta Cámara cuándo va a finalizar el Plan General de Carreteras, porque ni usted mismo se cree que vaya a terminar en 1992, y así lo ha mostrado hoy. Nos ha dicho que posiblemente, si no hay ningún problema nuevo, se terminarán a finales de 1992, pero como ustedes primero lo habían prometido para 1991, nosotros no nos creemos ya absolutamente nada.

Señor Ministro, en materia de vivienda, llevamos cinco meses esperando a que el responsable del Ministerio hubiera venido a decir a esta Cámara como iba a sacar adelante, este año 1991, la política de vivienda del Gobierno. Hemos tenido que esperar hasta hoy, y pensábamos que nos iba a decir detalladamente, para poder hacer luego el seguimiento, en qué va a consistir la política de vivienda. Yo no tengo, como usted me decía el otro día, por qué leerme el programa del Partido Socialista para venir luego aquí a hacerle el seguimiento (usted me lo recomendó el otro día en el Pleno de la Cámara); yo me tengo que limitar, como parlamentario de esta Cámara, a hacer el seguimiento de los compromisos del Gobierno en esta Cámara. Por tanto, quiero decirle que nosotros deseamos que en esta comparecencia nos diga, con fechas aproximadas lo más posible a la realidad, cuándo van a traer la nueva ley de arrendamientos urbanos a esta Cámara, cuándo van a traer la ley de la edificación, en qué va a consistir la nueva política de vivienda, cómo piensan coordinarse con otras administraciones, porque el Gobierno tiene la responsabilidad de coordinarse con otras administraciones para que la política de viviendas sea eficaz. De nada sirve ponerlo en un programa del Partido Socialista que sustenta al Gobierno o que el Gobierno se comprometa en esta Cámara para que luego, al cabo de los años, nos digan que, aunque tenían previstas, en el año 1991, 77.000 actuaciones concertadas para poder subsidiarlas, como no se ha podido llegar a un acuerdo con las entidades financieras ni ha habido ciudadanos que hayan podido acceder a esa financiación, no se ha podido llevar adelante ese programa.

Eso no nos sirve para nada porque la realidad es que en este momento hay una deficiencia acumulada de 700.000 viviendas en este país. Es una realidad, y una realidad mayor es que, por ejemplo, en la Comunidad Autónoma andaluza sólo están previstas este año 400 viviendas de protección oficial de promoción pública por cada provincia. Señor Ministro, esto es el chocolate del loro. Además, en la Comunidad Autónoma andaluza gobierna mayoritariamente el Partido Socialista y, si el programa socialista de viviendas sirve lo mismo a nivel nacional que a nivel autonómico que a nivel local, ustedes son evidentemente responsables de esa coordinación y de que en este momento en materia de vivienda estemos como estamos en este país.

Si hablamos de política de suelo, señor Ministro (que parece ser en lo que está centrado usted últimamente en la calle, porque hoy aquí usted no ha abierto la boca sobre política de suelo) no ha dicho absolutamente nada; seguramente pasado mañana, a través de los medios de comunicación, el Ministro nos comunicará cuál va a ser su política de suelo. La realidad es que, como le dije el otro día, en los años anteriores ustedes no han hecho nada por mejorar la política de suelo de este país porque era muy cómoda la que se estaba aplicando. A través de la reforma de la Ley del Suelo, ustedes no han propiciado las condiciones para que en este país haya suelo suficiente para construir viviendas a un precio asequible. Hasta ahora, los ayuntamientos socialistas —y ustedes no han hecho nada para remediarlo— han sacado a subasta pública los terrenos a precio rabioso de mercado. Ahora dicen a través de los medios de comunicación, usted hoy aquí no lo ha dicho, que van a proporcionar medios económicos a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos para expropiar terreno. ¿Para qué? ¿Para convertirles en los mayores especuladores y tenedores de suelo? Si no va a haber infraestructura, señor Ministro, ni locales ¿para qué sirve ese suelo que dice van a poder expropiar los ayuntamientos?

Señor Ministro, lo mismo que me imagino que usted espera de todos los que estamos aquí, le pido comprensión para todo lo que estamos diciendo. Si tiene algo que decir sobre mi intervención, me lo diga abiertamente, porque lo que está diciendo no es la realidad de este país o ¿es que usted está en otro país como sus compañeros de Gobierno? Debe estar usted en otro país porque parece que acaba de llegar a un Gobierno nuevo; parece que no ha gobernado hasta ahora el Partido Socialista en este país.

Lo primero que tenía que haber hecho usted aquí es decirnos cómo iba a solucionar esos problemas, no hacer una declaración de intenciones y decirnos que nos resignemos a estar como estamos porque usted no ha tenido nada que ver en la gestión anterior.

Por tanto, señor Ministro, espero que en su siguiente intervención de alguna manera nos aclare estas dudas y nos diga si asume lo que han hecho responsables anteriores de su Gobierno y cómo lo piensa solucionar. Lo que tenga previsto para otros años, déjelo para quienes vayan a gobernar en este país posteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, damos la palabra al representante del Grupo CDS, señor Martínez-Cam-

pillo, pues el CDS es autor de una de las iniciativas del orden del día.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA:** En nombre de mi Grupo quiero dar la bienvenida al señor Ministro de Obras Públicas y Transportes y desearle toda suerte de éxitos en su gestión.

De la intervención del señor Ministro he deducido que ha desplegado esta mañana toda una serie de instrumentos de planificación. Si hubiera que distinguir entre la época del Ministro anterior y la suya, aunque todo tiene una continuidad, yo diría que aquélla fue una época legislativa y ésta pretende ser una época planificadora. Pero toda planificación exige un diagnóstico que en seguida le lleva a uno a saber qué objetivos se pretenden; algunos han sido tocados por usted, incluso se ha pronunciado a favor de alguno de ellos (sin pronunciarse todavía definitivamente, me ha parecido, puesto que necesitan todavía el diagnóstico certero) y también nos ha hablado de los medios. Lógicamente, aquí habría que hacer un paréntesis y tendría que contestarnos cuál es la hipoteca que, en cuanto a los medios económicos, tiene el Ministerio hasta el año 1992 y también de qué forma valora usted la hipoteca que supone el hecho de que los medios legislativos ya estén dados. Una lucha constante de este Diputado ha sido que, antes de hacer una ley, habría que hacer un diagnóstico de la situación, evaluar los costes que supone poner en marcha una ley y saber exactamente qué objetivos se pretendían alcanzar.

Respecto a estos instrumentos de planificación que nos ha expuesto en su nueva época, la época de la planificación, hay cuatro cuestiones que querría comentar brevemente. En primer lugar, considero muy positiva la coordinación, de la que ha hablado, con comunidades autónomas, ayuntamientos y Comunidad Europea. Es fundamental. No creemos posible resolver ningún problema de transportes, de comunicaciones, de ordenación del territorio al fin y al cabo, sin que previamente haya un sistema de coordinación con las comunidades autónomas, con los ayuntamientos y con la Comunidad Europea.

En segundo lugar, nos ha hablado de una mayor atención por parte de su departamento a los problemas de la ciudad. Hace poco, en una interpelación, yo definía que la política municipal del Estado, que no existía, se la podía definir con un «ahí te las apañes». La política de la Administración central tiene que ser mucho más comprometida respecto a los municipios. Buena prueba de ello es todo el tema de transporte de cercanías que luego tocaré con más detalle; pero que me parece muy sugestivo. Hace tiempo que nosotros también venimos propugnando una mayor atención al transporte de cercanías.

En tercer lugar, atención preferente a la ordenación del territorio. Efectivamente la competitividad no es solamente cuestión de las empresas, como usted ha dicho, señor Ministro, sino de tener un espacio físico, un espacio físico ordenado. De las muchas definiciones que he leído de lo que es la ordenación del territorio, quizás la que a mí me ha parecido siempre más acertada es la más sencilla, y dice que en realidad la ordenación del territorio es poner cada

cosa en su sitio. Y no se puede poner cada cosa en su sitio si cada Administración actúa independientemente no se pueden poner las cosas en su sitio si no hay un sistema de coordinación y si no entendemos que hasta las competencias exclusivas son competencias concurrentes de todos.

Finalmente, ha hecho usted también una valoración sobre el medio ambiente que nos lleva inmediatamente a la ordenación del territorio y sobre lo que le haré unos comentarios.

Pasando del aspecto general planificador al aspecto de las políticas sectoriales, en cuanto a puertos y aeropuertos quiero hacerle algunos comentarios al hilo también de otros que usted ha hecho. Yo no puedo pronunciarme ahora sobre si la medida que S. S. ha previsto de convertirlos en sociedades anónimas es buena o mala, porque la verdad es que cometería una ligereza. Lo que sí digo es que hay estar atentos a todo lo que supone el problema en España de que tenemos 28 aeropuertos «charter» con un sistema muy especial de evolución, ya que no evolucionan simplemente con el tráfico normal de pasajeros y mercancías, sino que lo hacen en función de un elemento tan coyuntural como es el turismo.

En cuanto a las carreteras, nos parece muy bien poner el acento en el acondicionamiento. Efectivamente, España dedicaba muy poco dinero a reponer sus vías y a mantenerlas en buen estado, y por ello estábamos dilapidando un patrimonio importantísimo de este país que nos llevaba a que en pocos años todo el esfuerzo inversor que se hacía en cualquier plan de carreteras o de autovías se nos venía abajo, porque detrás teníamos un déficit en materia de reposición y conservación.

Por lo que se refiere a los ferrocarriles, usted ha puesto el acento en el transporte de cercanías. Esto es vital, fundamental. El transporte de cercanías en España ha estado, digamos, abandonado, y el crecimiento urbano acelerado, no solamente en el tiempo sino también en el espacio, nos ha llevado a no tener instrumentos para abordar los graves problemas de las grandes conurbaciones, que están agrupando al 70 u 80 por ciento de la población española; en 92 municipios se reúnen más de 25 millones de españoles hoy en día en nuestro país.

Cuidado con la denominación de este plan de cercanías, señor Ministro, el «Plan Felipe». Lo que hemos leído hasta ahora es simplemente una suma de remiendos. Esto hay que sustituirlo por algo serio, por un plan de cercanías de verdad, y vamos a olvidar este «Plan Felipe», porque es una suma de cosas que existían por el Ministerio.

En cuanto al hecho de que usted quiera conocer la opinión del CDS sobre la prioridad que en un momento determinado había que establecer entre invertir en los trenes de alta velocidad o invertir en transporte de cercanías, le digo, señor Ministro, que, aun pudiendo ir paralelos en algunas cuestiones, nos pronunciamos por el transporte de cercanías. Es cierto que hay algunas líneas que necesitan y requieren un mayor protagonismo y se han hecho para dar una mayor importancia a determinadas comunidades autónomas, regiones o zonas de España pero no es menos cierto que aquí nos hemos deslumbrado con unos proyectos megalómanos hoy (a lo mejor mañana son todo lo con-

trario), y nos hemos olvidado de que lo fundamental es el transporte de cercanías.

En cuanto al agua, y respecto al problema de cantidad, absolutamente de acuerdo. Nosotros cifrábamos en 100.000 millones de metros cúbicos lo que perdía España al año en el mar. El equilibrio hidráulico en España es vital, pero esto nos va a plantear un problema muy serio, el problema de las transferencias o los trasvases de agua, y para eso sí que se requiere una política de Estado y un consenso generalizado de todas las fuerzas políticas. Porque al día siguiente de tener aquí el plan hidrológico de cada cuenca, o al día siguiente de tener el plan hidrológico nacional, todos lo admiraremos y diremos: ¡Qué bonito trabajo de planificación! Pero indudablemente será imposible de poner en marcha si no abordamos el hecho de que la España húmeda y la España seca han de acercarse a través de una transferencia de recursos, una de agua y otra de diferente tipo que pueda aportar a la España húmeda.

Por lo que se refiere a la calidad del agua, efectivamente, hay una cuestión, y son todas las directivas que nos están presionando fuertemente para que apliquemos una política agresiva o de choque en lo que son los vertidos urbanos. Y en cuanto a los vertidos industriales, no olvide, señor Ministro, los vertidos agrícolas, porque son muy difíciles de corregir, pero la cantidad de plaguicidas, de fungicidas que se utilizan hoy en el mundo agrícola y la falta de infraestructuras para recoger esas aguas de avenamiento, está provocando una contaminación, una polución en el agua, no solamente en el agua superficie sino también en la subterránea, de gran importancia.

Respecto al medio ambiente, nosotros tenemos un problema orgánico, pero no lo vamos a resolver aquí. Ya sabe que siempre hemos defendido que el medio ambiente no se podía ubicar administrativamente en el departamento desordenador de la naturaleza, como es Obras Públicas y Urbanismo por su propia esencia; es decir, las obras públicas desordenan. Nosotros siempre hemos pensando que el medio ambiente (y lo piensa la Comunidad Europea) es una política horizontal, y ésta solamente se puede llevar a cabo desde lo que sería lógicamente el elemento coordinador de todos los Ministerios para unificar las políticas sectoriales de economía, empleo, transportes, etcétera.

Superado eso, lo cierto es que ahora mismo yo creo que tenemos planteado un reto importante sobre el que me gustaría conocer su opinión, que es la directiva de hábitat, y también esta necesidad de utilizar tierras que hoy tenemos en plena producción en España, para aplicarlas a fines medioambientales. Esto requiere, a mi juicio, dos cosas que dichas así son muy sencillas, pero que aplicadas son difícilísimas. La primera, una labor de información a todos los agricultores de España, y la segunda, una serie de estímulos que les lleven a abandonar esa producción y pasar sus tierras a otro tipo de vocaciones, porque en caso contrario, efectivamente, ni el 18 por ciento del territorio español podrá ser dedicado a fines medioambientales, como quiere Europa, ni desde luego podrán los agricultores seguir llevando esta política de precios que les mantiene constantemente en un equilibrio inestable para sus economías.

En cuanto a Correos y Teléfonos, quiero hacerle el comentario de que nosotros siempre fuimos partidarios de que Correos se convirtiera en un organismo autónomo de carácter comercial, por lo que supone de aspecto gerencial. Correos tiene que ser dirigido de una forma muy distinta. Otra cosa que siempre dijimos es que se debe poner mucho cuidado en no olvidar que estamos ante un servicio público, y que un organismo autónomo de carácter comercial, si imitara los pasos que dio en su momento Telefónica, a lo mejor se preocupaba más de la rentabilidad que de prestar ese servicio público, y esto a correos no le debe pasar. Simplemente es una advertencia, un punto rojo para que sepa por lo menos nuestra opinión de que el servicio público jamás se puede abandonar.

En cuanto a Teléfonos, ya sabemos todo lo que ha ocurrido. Telefónica ha vivido del aire que acaparó en sus pulmones durante mucho tiempo. Cuando vinieron épocas flacas, épocas de recesión económica, Telefónica echó mano de sus pulmones, y ahora ya no le queda nada y está intentando recuperarse. Por tanto, vamos a estar a la expectativa de los planes de Telefónica.

Finalmente, en cuanto a la ordenación del territorio y vivienda, voy a hacer un paréntesis, señor Presidente, para plantear una cuestión de orden. Yo quería saber si en este momento, al hablar de vivienda, tendría que incluir aquellas cuestiones que se refieren a la comparecencia que yo solicité del señor Ministro, porque eran muy específicas. Es decir, se referían a todo el problema del inquilinato y del marco de viviendas. Quería saber si esta agrupación que se ha hecho se refiere también a esos temas.

El señor **PRESIDENTE**: No va a tener otra ocasión, señor Martínez-Campillo, de exponerlo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Pues entonces me detengo un poco más en el tema de suelo y vivienda.

Hay dos cuestiones que preocupan especialmente a los españoles: el problema de la vivienda y, subsidiariamente, el problema del suelo, pero el uno sin el otro no se pueden resolver.

El problema de la vivienda nos lleva a la siguiente reflexión. En España hay tres tipos de personas que quieren adquirir viviendas. Algunas —pocas— pueden ir al mercado libre; existe otro conjunto de personas que pueden acudir a las viviendas protegidas, bien por compra o bien por alquiler, y hay otro conjunto de personas que no pueden ir ni a la compra ni al alquiler porque no tienen medios. Esta clasificación no se corresponde con la oferta de pisos que existe en España, ya que hay muchas más viviendas de renta libre que protegidas, y no hago referencia a las viviendas del tercer estrato, que son las de promoción pública. Ante esto hay que actuar.

¿Qué pretenden los españoles? Lógicamente que haya un mayor parque de viviendas y unas mayores facilidades de acceso. Es en la segunda capa donde está el gran problema, ya que la tercera es un problema de política social. En el segundo estrato, que es donde están la mayoría de los españoles, ese 80 por ciento que en la declaración de su renta no llega a los cuatro millones de pesetas, está com-

puesto por personas de dos tipos: las que pueden entregar un capital inicial del 30 ó 40 por ciento de lo que cuesta una vivienda y las que no tienen el capital inicial y necesitan acudir a un parque de viviendas en alquiler.

¿Cuál es la cuestión más urgente, a nuestro juicio? La cuestión más urgente es ofertar en España un parque de viviendas en alquiler. Pero España no tiene parque de viviendas en alquiler; es inexistente prácticamente, está casi en extinción, lo que hace cambiar el sentido que debe tener ese parque. ¿Cómo se puede cambiar? Yo creo que hay tres medidas fundamentales, y la primera es la creación de suelo.

El problema del suelo, señor Ministro, es serio, y no se resuelve con una medida milagrosa o taumática. Pero lo que es cierto es que los ayuntamientos podrían disponer de más suelo si utilizaran ese 10 por ciento edificable que les permiten los planes parciales, si lo calificaran bien. El suelo podía ser más barato si se actuara donde verdaderamente existe especulación, que no es en el suelo urbano, como muchos diagnostican, sino que se está dando en el suelo urbanizable, y a veces en el no urbanizable con expectativas de ser urbanizable actuando con el derecho de tanteo y retracto.

El suelo urbano creemos que no se puede conseguir por expropiación, y ello por falta de fondos; es más, le puedo recordar, entre paréntesis, que en el año 1989 el anterior Ministro de Obras Públicas propuso, con muy buena voluntad pero sin ningún tipo de éxito —y nosotros se lo anunciamos así—, un plan que llevaría a cabo el SEPES, que estaba especializado en polígonos industriales, con el fin de construir en cinco años 100.000 viviendas, pero no pudo porque todo el suelo se conseguía mediante expropiación y para realizarlo así el SEPES necesitaba, en primer lugar, que todos los ayuntamientos se avinieran a modificar sus planes urbanísticos, y que los polígonos que eran por compensación o cooperación, transformarlos en expropiación, cosa que no hicieron, ya que faltaba la coordinación. En segundo lugar, se necesitaban unos fondos de los que se carecían, y al final este objetivo no ha sido posible. Por tanto, la expropiación no es solución global, puntualmente sí que se puede utilizar bien.

El gran problema que tienen los planes urbanísticos es que su ejecución es muy lenta. Si se ejecutaran con la rapidez y urgencia que prevé la Ley del Suelo, no sucedería ni la mitad de lo que está ocurriendo. Dejar el urbanismo, entendido como ordenación del territorio, sólo en las manos municipales, en las manos de las comunidades autónomas, es una verdadera catástrofe, porque hay que entender la ordenación del territorio como una relación conjunta entre ayuntamientos, comunidades autónomas y Administración Central, y se lo dice alguien que está defendiendo la autonomía municipal constantemente, pero creo que una cosa no quita la otra. Hay problemas que no se pueden mirar con la lupa pegada a cinco centímetros del suelo. Hay que elevar la lupa y darse cuenta de que un problema de transporte de una ciudad no se resuelve sin solucionar también el problema de la ciudad de al lado, y que un problema de ordenación del territorio no se resuelve solamente aplicando una terapia a cada ciudad que esté

próxima, sobre todo en un país que tiene 8.500 ayuntamientos que deben ordenar su territorio.

¿Qué medida habría que aplicar para solucionar los problemas de las viviendas en alquiler? Los que promocionan las viviendas en alquiler son unos señores que se llaman promotores, y a nuestro juicio son éstos los que necesitan recibir subvenciones, incluso a veces a fondo perdido. Los promotores pueden ser privados, públicos o de economía mixta, cooperativas, etc., pero todos ellos necesitan recibir subvenciones para crear viviendas en alquiler, porque si no tienen estímulo para crearlas, no las crearán, ya que les es más fácil el mercado de renta libre.

¿Cuál era la gran cuestión por la que los promotores ahora no crean viviendas protegidas, y menos las de promoción pública? Aparte de porque no les son rentables, principalmente porque la Administración les advertía que la vivienda no podía repercutir más del 15 por ciento del precio del suelo. Como la repercusión real del suelo en la vivienda era del 40 por ciento, no lo hacían. Es una cuestión así de contundente.

Por tanto, mientras el promotor no vea —sea público, privado o mixto— que está amortiguado por una intervención del Estado en el mercado del suelo o una intervención en los créditos hipotecarios que reciben, no creo que absoluto que vaya a lanzarse a construir viviendas en alquiler.

Tampoco he creído nunca en la capacidad de la Administración para construir. Siempre he creído en la gran capacidad de la Administración para urbanizar; siempre he creído en la capacidad de la Administración para gestionar, pero para construir, jamás. Algunos ayuntamientos tienen proyectado hacer sociedades municipales de vivienda, lo cual me parece muy bien, pero lo cierto es que los grandes creadores de viviendas, y la industria española de la construcción es una de las más potentes y competitivas de Europa, podrá tener un estímulo si se le proporcionan los medios suficientes. En el momento que esto se lleve a cabo, les estamos ofertando viviendas en alquiler no solamente a aquellas personas que nunca podrán adquirir su casa, sino también a aquellas que pudiéndola adquirir en un tiempo determinado dentro de unos años, ahora mismo no pueden acceder ni a la vivienda de renta libre ni a la vivienda de protección oficial, porque no dan el perfil. Esa es la llamada demanda solvente, que no encaja ni en un sitio ni en otro, y que comprende las grandes capas de clase media que están en una tierra de nadie.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, le ruego vaya concluyendo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Terminó diciéndole, señor Ministro, que con su comparecencia queríamos aclarar qué hacemos de una vez por todas con el Real Decreto —ley de Ordenación Económica o Real Decreto— ley Boyer. Es indudable que no podemos continuar con una Ley proteccionista, como la del año 1964, que no tiene hoy ningún sentido, ni podemos tampoco navegar con una ordenación absolutamente liberal, como es el caso del Decreto Boyer.

Indudablemente, la Ley de Arrendamientos Urbanos en

España tendrá que contemplar tres grandes categorías: las viviendas de protección oficial; las viviendas de renta congelada, con las que habrá que enfrentarse, y las viviendas de renta libre. Si le vale nuestra opinión le diré que las viviendas de protección oficial tienen establecido un módulo en el que cabe la aplicación, en algunos casos determinados, de ayudas personales, siempre y cuando se demuestre que la renta no llega para acceder a ese inquilinato. Creemos que en las viviendas de renta congelada sería conveniente hacer un programa escalonado para que se acerquen al módulo de protección oficial, teniendo en cuenta que aquellas familias de rentas bajas que todavía las habitan necesitan ayudas personales, pero no otras, y ésta será la única fórmula mediante la cual se podrá exigir a los propietarios de viviendas congeladas que las arreglen, que las mantengan en condiciones de habitabilidad y que ayuden a sanear los barrios en donde están, porque precisamente por esto se están deteriorando muchos centros de las ciudades. Además, dentro de las viviendas de renta libre, habría que desplegar una serie de medidas distinguiendo perfectamente entre la vivienda suntuaria y la no suntuaria. La vivienda suntuaria que la pague el que pueda. Y en cuanto a la vivienda no suntuaria, hay que ir a ser más misericordioso con las prórrogas, de tal forma que éstas se establezcan en un mínimo de tres a cinco años.

Esta es nuestra opinión, señor Ministro, sobre las cuestiones expuestas. Aprovecho de nuevo la ocasión para agradecer su comparecencia. Creo que aquí hay un campo inmenso —como inmenso es su Ministerio— para encontrar puntos de discusión y también puntos de encuentro.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se suspende la sesión durante cinco minutos.

#### Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión.

Por el grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Vamos a dividir el tiempo de la intervención entre mi compañero, Salvador Sedó, y yo mismo.

En primer lugar, quiero dar nuestra más sincera bienvenida al señor Ministro en su primera comparecencia ante esta Comisión. Usted sabe que la predisposición de este Grupo Parlamentario es la del diálogo y la del entendimiento con el Ministerio que usted dirige, y ésa va a ser la línea de actuación de los representantes de mi Grupo en esta Comisión.

Es evidente que la amplitud de los temas planteados en este debate no nos va a permitir poder profundizar en todos y cada uno de aquellos aspectos que integran la política de este Ministerio tan amplio. Todos ellos son muy importantes y propios de debates sectoriales, debates que a menudo tienen lugar en esta misma Comisión, que tienen lugar también en el Pleno de la Cámara, y que en este momento, a través de tres ponencias que hay constituidas en

la propia Comisión, están siendo objeto, como decía, de discusión.

Es evidente también que, como es de rigor, le vamos a dar los cien días de confianza antes de entrar a criticar su gestión si se lo merece.

También le quiero decir que nuestro Grupo coincide en la necesidad de realizar una importantísima inversión en los próximos años en materia de infraestructuras. Usted solicitaba la colaboración de los grupos parlamentarios para conseguir más dinero en los Presupuestos Generales del Estado, y simplemente repasando cuál ha sido la intervención de este Grupo en los últimos debates presupuestarios y las enmiendas específicas que hemos presentado en materia de obras públicas y de infraestructuras, tendrá claro el señor Ministro que va a tener toda nuestra colaboración.

De la misma forma, quisiéramos que existiera un diálogo en las próximas iniciativas legislativas que van a venir a la Comisión como fruto del trabajo del propio Ministerio. Nos gustaría que ese diálogo fuera superior al que ha habido en esta misma Comisión en el pasado, con los últimos proyectos que vinieron del Ministerio de Obras Públicas, y me podría referir a la Ley de Costas y a la Ley del Suelo.

Ya brevemente entro a fijar nuestro punto de vista sobre algunos de los aspectos que conforman la política de su Ministerio.

En cuanto al tema del medio ambiente, señalaré cuatro líneas generales sobre lo que creemos que ha de ser su actuación. En primer lugar, le pedimos el estricto cumplimiento de los compromisos comunitarios a que nuestro país está obligado. Sabe el señor Ministro que la aplicación en España de la política medioambiental comunitaria ha sido objeto de repetidas críticas en los últimos tiempos por parte de los máximos responsables en materia de medio ambiente.

De la misma forma, quisiéramos que se extremara el cumplimiento de los tratados internacionales que nos comprometen en materia de medio ambiente, aspecto también en el cual España ha sido objeto de críticas importantes, y no entro ya en los tratados concretos, en los cuales existen denuncias de incumplimiento por parte de España, pero si fuera necesario entraríamos.

También quisiera pedirle al señor Ministro que mantuviera una posición beligerante en los foros internacionales en defensa del medio ambiente y también de la ordenación de la política medioambiental comunitaria con las peculiaridades medioambientales del Estado español y, en general, del Sur europeo. Política que muchas veces está más orientada a los intereses en materia medioambiental de los estados de Centroeuropa.

Por último, en este aspecto medioambiental, quisiera hacer una precisión porque no quisiera que el señor Ministro se confundiera. Ha sido citado hace un momento por un anterior interviniente, el caso de un parque natural que, según se ha dicho, su área de protección había sido reducida. Cosa que no es cierta porque, al final, con la ley aprobada, ley consensuada y con el voto favorable de todos los partidos presentes en esta Cámara y en el Parlamento de Cataluña, supuso un saldo favorable a la ampliación de la

zona de protección del parque natural de Aigües Tortes de 5.000 hectáreas aproximadamente. Quiero suponer que la información que tenía el anterior interviniente era una información atrasada.

En cuanto a la política de vivienda nuestro Grupo celebra la inflexión que se ha producido en el PSOE ante el problema de la vivienda, puesto que, a pesar de la evidencia de este problema, los miembros de esta Comisión hemos tenido ocasión los últimos años de oír repetidas veces que la producción de viviendas en España era suficiente y que la propia dinámica del mercado acabaría resolviendo las propias tensiones que se generaban. Esperamos que la política de vivienda deje de ser una política que se considere exclusivamente como un simple e importante incentivador de la economía, como se viene considerando, en general, la política de la construcción. Y nos hemos lamentado muchas veces de que ese sea el espíritu que ha guiado en los últimos años la política socialista en materia de vivienda.

Con ello quiero decir que muy a menudo se ha olvidado el problema real, que es el problema de aquellas personas que no tienen posibilidades económicas de acceder a una vivienda por los elevados precios del mercado y que, a su vez, quedan fuera de lo que es la vivienda destinada a los estratos más bajos, económicamente hablando, de la sociedad, la vivienda de promoción pública. Ello queda patente en la evolución de los presupuestos Generales del Estado en materia de vivienda en los últimos años.

Quisiéramos pedirle también al señor Ministro que no cayéramos sin embargo, en la frivolidad del problema y de las soluciones que exige, porque el diseño de esta nueva política que ha efectuado en los últimos días el Partido Socialista no sólo resulta poco rigurosa en las posibles soluciones, sino también en la propia formulación reduccionista y simplificadora del problema. Me refiero con ello a la necesidad de garantizar la oferta de cien mil viviendas por año. En el peor año de funcionamiento de la protección oficial, que sería el año 1990, se llegó, aproximadamente, a las 90.000 viviendas nuevas, sin disponer más que de una pobre aportación de protección oficial acompañada de unas ayudas a la comercialización del mercado de segunda mano y a la rehabilitación, por ello, para hablar de cien mil viviendas al año no hace falta adoptar grandes y espectaculares medidas.

En este sentido, señor Ministro, creemos que habría que tener en cuenta medidas políticas tales como, por ejemplo, en el aspecto de viviendas protegida y también en el de promoción pública, la subsidiación de tipos de interés, la exención del IVA, como sucedía hasta el año 1985 con el Impuesto del Tráfico de Empresas, o la exención y las bonificaciones en impuestos y tasas locales el replanteamiento de la política de estímulo a la rehabilitación o el replanteamiento realista de la política de viviendas de protección oficial. En viviendas de alquiler, la urgente reforma de la Ley de Arrendamientos urbanos y la incentivación fiscal a la apuesta de viviendas en alquiler.

Por último, y con ello termino, en cuanto a la política de carreteras no me voy a extender en este momento porque, como he dicho antes, dicha política está siendo objeto de

debate en una ponencia específica constituida en el seno de esta Comisión.

Sólo quiero pedirle al señor Ministro que su gestión se caracterice por el efectivo cumplimiento de los compromisos. No quiero caer en casos específicos, pero sí debo decir que cuando se comprometan a construir una autovía prevista en el plan general de carreteras, que luego no den marcha atrás y defrauden toda una serie de expectativas que han sido generadas. Me estoy refiriendo con ello al caso polémico, y tan debatido ya en esta Comisión y en la Cámara, de la autopista del Maresme.

Nada más. Paso la palabra a mi compañero.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, yo también quiero saludarle en su comparecencia en la Comisión.

Usted nos ha ido explicando el organigrama del nuevo Ministerio que nos ha sido entregado. Y con este nuevo organigrama da la impresión de que lo hecho hasta ahora no ha sido todo lo bueno que ustedes esperaban. Si esta conjunción de ministerios antiguos en el nuevo Ministerio de Obras Públicas y Transportes es lo óptimo, viene tarde; quizá en los últimos años podían haber ganado tiempo. Por su manera de explicar este organigrama usted casi está marcando épocas. Antes se hablaba de herencias remotas; después se ha hablado de herencias de antes de 1982; yo no quisiera que, a partir de este momento, estuviésemos hablando de herencias de una época de Ministerio MOPU, de Ministerio de Transportes, ahora aglomerados dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Nos parece bien todo lo que usted nos expone en la explicación de este amplio organigrama. También nos parece bien que usted nos presente su política general a desarrollar como la política del post-93. Usted ha lanzado este eslogan del post-93, que es algo que puede quedar, y vamos a estar hablando siempre del post-93. A mí antes me preocupaba el post-92, y ahora veo que va a ser el post-93.

No nos parece mal que lo haya planteado de esta forma, pero, de todas maneras, sí que hay unos cuantos temas que son el día a día; son temas de retrasos en obras de infraestructuras, como decía mi compañero, que existen en carreteras, en correos y en teléfonos.

Teléfonos va a ser el primer tema en el que, particularizando un poco, voy a entrar. Nos parece lógico, y así debe ser porque las directivas de la Comunidad Económica lo exigen, que haya una revisión de la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones. Usted nos decía que, dentro de esto, continuará lo que podríamos llamar un monopolio de las telecomunicaciones por voz, Telefónica.

Nos habla usted del nuevo marco Estado-Telefónica. Nos parece lógico, y de que Telefónica es una empresa con miles de millones en inversiones y que una de las preocupaciones de su Ministerio va a estar en la calidad de los servicios.

Nosotros, respecto a Telefónica, tenemos grandes preocupaciones. Hace pocos días en sesiones plenarias tuvimos un debate en el que se comentaban las nuevas tarifas de teléfonos, y aun siendo una empresa que invierte 700.000

millones de pesetas y que, como usted nos explica, son inversiones que no se ven, lo que nos preocupa es que, señor Ministro, tampoco se oyen. **(Risas.)** Nosotros creemos que hay que incidir muchísimo en corregir los déficit que tiene Telefónica en cuanto a su servicio.

Telefónica, como decía otro interviniente, ha vivido del aire que tenía en los pulmones. Tuvo una época que se preocupó muchísimo de su imagen, prácticamente todo era imagen. El actual Presidente de Telefónica es un gran gestor, pero se ha encontrado sin aire en los pulmones, como decía nuestro compañero del Centro Democrático y Social.

Por tanto, los problemas de Telefónica son del día a día, no pueden esperar al post-93 ni a una planificación a más largo plazo.

Por lo que se refiere al transporte ferroviario, señor Ministro, hace pocos días hemos tenido una interpelación presentada por nuestro Grupo, con una votación de una moción favorable, que hablaba de prioridades y actuaciones a hacer. No voy a insistir mucho en ello, ya que ya quedó claro aquel día. Sin embargo, sí quiero decirle que usted hoy nos viene a decir muy claro que el ancho europeo no va ligado con la alta velocidad. Los miembros de la Comisión lo tenemos muy claro. No es lo mismo los trenes de alta velocidad que el ancho europeo. Si usted pide a su gabinete que obtenga las intervenciones que ha habido en la Cámara, por parte de todos los Grupos, y especialmente del nuestro, desde 1988 hasta acá, ya sea en la Comisión, ya sea en la discusión del Plan de Transporte Ferroviario, ya sea en comparencias, ya sea en debates, verá usted que todos teníamos muy claro que una cosa era el tren de alta velocidad y otra el ancho europeo, y la inquietud que nuestro Grupo tenía era que la variación del ancho europeo era un elemento a considerar fuertemente y que el plazo de ejecución de un gran cambio como es el del ancho europeo podía ser cosa de veinte o veinticinco años, no era algo que nosotros lo marcásemos a corto plazo.

Respecto a cercanías y en ferrocarriles, señor Ministro, usted nos habla de que es un eje fundamental, que es un eje de esponjamiento de las ciudades, y estamos de acuerdo con ello. Creemos que paralelamente con los otros puntos, como son el ancho europeo y la alta velocidad, cercanías es otro tema importante, pero en este caso discrepamos de otros Grupos, porque creemos que no tiene que ser prioritario respecto a otros. Los tres compatibles y nosotros pediríamos, porque afecta muchísimo, que en la planificación de cercanías se contase con los departamentos de transportes correspondientes de las comunidades autónomas.

Respecto a las grandes ciudades creemos que ayuntamientos y comunidades autónomas, junto con el Ministerio, no sólo con RENFE —creemos que quien marca la política es el Ministerio y no RENFE— deben llegar a lo que usted hablaba en un cierto momento: a la concertación de entes, que es importante en todo el tema de cercanías.

Por último voy a entrar en un tema que usted me ha brindado en su exposición, en relación a puertos y costas. Usted nos habla de crear grandes conglomerados para empresas —habla de aeropuertos, de los puertos marítimos y

de la creación de «holdings» tipo S. A.— Esto nos parece interesante, en su momento le pediremos más información sobre ello y básicamente usted nos ha hablado de que va a separar en dos, más o menos a fin de año, la Dirección General de Puertos y Costas.

Señor Ministro, durante estos días, en lo que podríamos llamar precampaña electoral, los ministros del Gobierno, Presidente del Gobierno, los presidentes de las comunidades autónomas, los consejeros, los diputados aquí presentes y todos los de la Cámara estamos haciendo lo que se llama precampaña electoral. Esto lo contempla la Ley, siempre y cuando se actúe asistiendo a actos que pueden ser de instituciones, tales como inauguraciones, que entonces tienen la resonancia que sea, actos de partido, en los que las expresiones que se pueden dar son más libres, siempre y cuando estén limitadas a partidos, y ello está contemplado en el artículo 53 de la Ley Electoral vigente, que dice que no puede difundirse propaganda electoral ni realizarse acto alguno de campaña electoral dentro de los plazos. Dice que la prohibición referida a este último período no incluye las actividades habitualmente realizadas por los partidos, coaliciones y federaciones. Por tanto, todos nosotros estamos cumpliendo la Ley, ninguno está haciendo un mal uso o infringiendo este artículo.

Sin embargo, la semana pasada, en Tarragona, el Director General de Puertos y Costas, don Luis Fernando Palao, en la presentación de un libro en la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, acto público dentro de la celebración del Bicentenario del Puerto, se permitió decir claramente que el desbloqueo del proyecto de la fachada marítima de Tarragona que es un contencioso que tienen Ayuntamiento, Obras del Puerto y RENFE, se permitió decir —repito—, casi diría yo que coercitivamente, que la fachada marítima de Tarragona se cambiaría si se votaba socialismo y que en Tarragona se tenía que votar al partido socialista.

Por tanto, en contra de todo lo que nuestro Grupo siempre ha dicho, nosotros le pedimos, señor Ministro, el cese del Director General, que ha hecho un mal uso y ha infringido el artículo 53 de la Ley Electoral. Yo aprovecho esta ocasión, puesto que usted ya me dice que a finales de año estarán separadas las direcciones generales, para pedirle que lo haga antes. Puede hacerlo antes.

Por lo demás, señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que termine.

El señor **SEDO I MARSAL**: Le deseamos éxito en su gestión, no le deseamos suerte, no confiamos en que usted necesite suerte, no la necesita. En la suerte no se puede confiar, nosotros confiamos más en su capacidad de gestión y, por lo tanto, deseamos que el éxito le venga por su capacidad de gestión, no por suerte. Si la tiene, mejor, pero en realidad por su capacidad de gestión. Siempre tendrá a nuestro Grupo a su disposición, igual que la han tenido los anteriores ministros desde un punto de vista de oposición constructiva, como hemos venido haciendo hasta ahora.

El señor **PRESIDENTE**: A esta Presidencia le gustaría

que no se introdujeran temas relacionados con la campaña electoral, a ser posible.

Por el Grupo de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: También en nombre de nuestro Grupo doy la bienvenida al Ministro, señor Borrell, aunque tengo que decirle que sus palabras han dejado en nosotros un cierto sabor agri dulce, porque nosotros veíamos —oíamos mejor dicho— en sus palabras cierta crítica implícita a la actuación de los anteriores ministerios —y esto lo digo yo, que él no lo ha dicho—, pero cuando se hace tanta referencia a un área de planificación, cuando le hace tanta referencia a la necesidad de planificar las infraestructuras, cuando se hace tanta referencia a una cosa que es verdad y que nosotros compartimos, que las infraestructuras son el elemento que estructuran de mayor forma el territorio, de alguna manera se deja ver que tanto no se ha hecho en la anterior gestión de los ministerios; no se ha planificado por los anteriores ministerios excesivamente la infraestructura; no se ha contemplado de una forma científica o rigurosa el importante impacto que estaban suponiendo sobre territorio del Estado español, y esto son deficiencias que naturalmente hay que observar y hay que corregir ahora.

En este sentido, nos parece positivo el ímpetu con el que viene el señor Borrell de cara a la etapa que le espera. Sin embargo, nosotros pensamos que también sería positivo que hubiera una actitud más clara de desmarque con algunas actuaciones que ha habido en la etapa anterior.

Por ejemplo, fijese hasta qué punto pueden significar una distorsión elementos como la decisión que tomó en su día el Gobierno cuando decidió la construcción del tren de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. La distorsión que ello significó fue que se puso totalmente en crisis el Plan de Transporte Ferroviario y, desde luego, a nuestro modo de entender, no significó una sustancial mejora de las comunicaciones de Andalucía con el conjunto del Estado.

Digo que el tren de alta velocidad no significó mejora, porque si se hubiera dicho que significaba una sustancial mejora el enlace de Brazatortas y el modificar la red de ferrocarril entre Madrid y Sevilla nosotros hubiéramos estado de acuerdo, pero no estamos de acuerdo con que signifique una sustancial mejora el tren de alta velocidad; sustancial mejora sería mejorar la vía, pero no el tren de alta velocidad. Como usted ha dicho también en alguna otra ocasión en su discurso, son elementos diferentes: líneas de ferrocarril, anchos de vía y tren de alta velocidad son cosas sustancialmente diferentes.

Nos parece que para comenzar bien la etapa hubiera sido necesario un desmarque más claro de la anterior gestión del Ministerio de Transportes y del Ministerio de Obras Públicas, no sólo la crítica implícita que significa insistir tanto sobre la planificación de las infraestructuras.

También le hago notar el tiempo que ha dedicado el señor Ministro a hablar del ferrocarril y el tiempo que ha dedicado a hablar de las carreteras; les ha dedicado prácticamente el mismo tiempo, incluso ha hablado más del ferrocarril que de las carreteras. Esto no se corresponde con el

dinero que a uno y otras se dedica en los Presupuestos Generales del Estado.

También incido en la necesidad que hay en este país ahora mismo de que se clarifique la política ferroviaria. Se debate mucho más sobre la política ferroviaria que sobre la política de carreteras. Es un reto importante que tiene este país, y también le hago notar que esto no tiene un reflejo importante en los Presupuestos Generales del Estado. Hoy por hoy, estamos en una inversión de 1 a 5 y el tiempo de debate que dedicamos a ello no está en esa relación, es mucho mayor. Porque este país tiene una necesidad importantísima de inversiones ferroviarias, es por lo que se hace también necesario que se clarifique con compromisos muy nítidos cuáles van a ser las prioridades en la política ferroviaria. Creo que ya no cabe tener mayores ambigüedades sobre este tema, porque precisamente uno de los efectos más pernicioso y negativo, a nuestro entender, que tuvo la forma en que se introdujo el tren de alta velocidad en España ha sido que no se ha podido racionalizar una serie de líneas de tren de alta velocidad en España y estamos con presiones continuas, legítimas por supuesto, de unas autonomías y otras y, sin embargo, no existe un concepto global de red de alta velocidad, en España, como parece que tampoco existe todavía en Europa. Creo que si el tren de alta velocidad tiene que ser algo es europeo, y en esa medida tendremos que hablar de nuestra red de alta velocidad en España. En este sentido, conviene que haya pronto una clarificación por parte del Gobierno porque lo que está produciendo la no clarificación es que continuamente estén apareciendo iniciativas inconexas entre sí, y en este tema no podemos permitirnos este lujo. Además, son iniciativas que, de alguna manera, cuando llegemos a hablar de los Presupuestos Generales del Estado, penderán como una espada de Damocles a la hora de invertir en la red básica y en la red de cercanías.

Todo esto necesita una clarificación mayor que la que hasta ahora ha venido haciendo el señor Ministro desde que fue nombrado, que lo ha seguido con un poco más de claridad en esta intervención, pero conviene que se clarifique definitivamente y que se traiga dentro de poco tiempo un plan general ferroviario.

A nuestro modo de ver, también conviene clarificar las actuaciones en materia de carreteras, sobre todo las insinuaciones que se hace sobre autopistas de financiación privada. Nosotros entendemos que, si algo debe ser público, tiene que ser la totalidad de los medios de comunicación. A nuestro juicio, solamente en casos muy extraordinarios se podría hablar de financiaciones de esta clase. El otro día el Ministro ponía como ejemplo el túnel de La Mancha. Puede ser un caso, pero hablemos de casos de semejante magnitud porque, si hablamos de determinados tramos de autopistas, creo que automáticamente tendríamos que hablar de redes alternativas de esas autopistas; si no, se crean situaciones extremadamente anómalas y me atrevería a decir que incluso antieconómicos. Si las autopistas de peaje que se han hecho en España, la mayoría de la gente utiliza los medios públicos porque es antieconómico utilizar este tipo de autopistas para la mayoría de los pequeños usuarios. Por lo tanto, somos partidarios de que las redes de co-

municación, incluidas las carreteras, salvo casos excepcionales, de la magnitud del que en su intervención hablaba el señor Ministro, sean públicas. En este sentido, también creemos que es necesario que el plan de carreteras se plantee cuanto antes porque, si no, también estaremos ante incertidumbres importantes sobre este tema.

El Ministro ha hablado poco de viviendas y creo que lo ha hecho de forma intencionada. Creo que no es bueno que no se hable en el Parlamento de viviendas y que el debate que se está teniendo en este país sobre viviendas lo estamos teniendo en los periódicos. Desgraciadamente, creo que lo vamos a seguir teniendo en los periódicos. El Ministro no ha hablado de ello hoy, hasta el momento, pero el próximo Consejo de Ministros planteará un plan de viviendas, o como se llame, y nos obligará a todos los grupos políticos a mantener ese debate en los periódicos. Yo no sé si, desde el punto de vista electoral, esto lo considera él positivo, pero desde el punto de vista de la clarificación de la opinión pública, creo que no lo es. Creo que hubiera sido correcto que se planteara en el debate, —todavía estamos a tiempo— cuáles van a ser las directrices de la política de viviendas. Me resisto a hablar de plan de viviendas. Creo que no es positivo hablar de plan de viviendas porque hablar de solucionar la vivienda en un espacio temporal corto, creo que es irreal, por no decir demagógico. Es decir, las situaciones de vivienda en otros países europeos, que yo conozca, se han solucionado tras muchos años de políticas sostenidas de viviendas en una determinada dirección. No sé yo que se hayan solucionado las situaciones de la vivienda en otros países europeos en espacios cortos de tiempo.

Por lo tanto, me hubiera gustado más oír hablar por parte del Grupo Socialista, ya que ha dicho el Ministro que asume sus políticas, por lo que las entiendo como suyas, de cambiar sustancialmente las políticas de vivienda, más que hablar de políticas o de planes en tan corto espacio de tiempo, porque sinceramente no me los creo y, además, no son creíbles ni pueden tener buenos resultados.

En este sentido de cambiar las políticas de vivienda, sí he oído al Ministro algunas cosas que, a mi juicio, son interesantes. Por ejemplo, ha hablado de las políticas de transportes ligadas a las políticas de viviendas. Este tema me parece interesante, incluso las políticas de nuevas operaciones de viviendas. Nosotros estamos por apoyar este tipo de operaciones, que por supuesto van ligadas a políticas de cercanías. Sobre esto, aunque no se trata de parecer erudito, hay ejemplos suficientes de cómo se concatenan estas políticas.

Respecto a las políticas de vivienda, entendemos que lo que hay que cambiar fundamentalmente, a nuestro juicio, son las políticas del suelo no en el sentido, como he oído de otros Grupos y también de algunos otros Ministros, de clasificar más suelo meramente, sino que nosotros hablamos de tener más suelo público. Este tema nos parece sustancial. Hubiéramos querido oír qué iniciativas va a promover su Ministerio en el sentido de conseguir más suelo público como única manera, a nuestro juicio, de incidir positivamente desde la Administración pública en el mercado, independientemente de que se hayan producido actuaciones erróneas, incluso corruptas, como lo queremos lla-

mar, por parte de algunos ayuntamientos —que no es éste el tema en este momento—, de incidir claramente en el mercado y de conseguir para otras instituciones, llámense cooperativas sindicales, llámense como se llamen, la posibilidad de ejecutar viviendas, que haya otros entes colaboradores en lo que es la mera ejecución de la vivienda. Este Grupo sería más partidario de contar con colaboradores externos a la Administración y, sin embargo, en las políticas del suelo, somos partidarios de tener actuaciones decididas y directas de la Administración.

Nosotros quisiéramos saber cuál va a ser su política porque, cuando se hizo la Ley del Suelo, ya tuvimos un debate en el que nuestro Grupo planteó que no le parecían excesivamente reales los mecanismos que se proponían, que deseáramos mecanismos de concurrencia y de acuerdos entre los agentes privados y los públicos y de conseguir suelo público por medio del acuerdo. El Grupo Socialista, que era mayoritario, entendió que eran preferibles otros mecanismos e incluso se dijo en algún momento: por parte del antiguo Ministro que se iban a plantear partidas presupuestarias para conseguir suelo. Esas partidas presupuestarias no las hemos visto por ningún lado y sinceramente tenemos dudas de que sean posibles. Por tanto, no sabemos si realmente se van a poner en marcha esas partidas presupuestarias o si, por el contrario, se van a plantear modificaciones de mecanismos para conseguir suelo por parte de la Administración pública. Nosotros quisiéramos algún pronunciamiento de este estilo, al igual que también quisiéramos algún pronunciamiento acerca de si en los siguientes Presupuestos Generales del Estado va a ser iniciativa del Ministro conseguir que haya más dinero para llegar a acuerdos con las autonomías y con los ayuntamientos para que sea posible tener viviendas públicas en alquiler.

Modificar la política de suelo y modificar la política presupuestaria de ayuda a las comunidades autónomas y ayuntamientos nos parece mucho más importante que hablar de un plan temporal del suelo y de financiación del suelo, que es en la dirección en que hemos oído hablar hasta ahora al Partido Socialista. Nosotros entendemos, salvo que usted nos diga lo contrario, que es su política, desde el momento en que usted la ha hecho toda suya.

Nos ha hablado poco, por no decir nada, de medio ambiente; solamente lo relacionado con la política de agua y, por cierto, esperamos que se haga posible y rápido el plan hidrológico del cual nos dio un avance el señor Cosculluela poco antes de irse. Confiemos en que el Ministro nos diga en su segunda intervención, qué plazos tiene para estos planes hidrológicos.

Pero cuando nos ha hablado tan poco de medio ambiente nos hace pensar que nosotros estábamos en lo cierto al desear, no una secretaría de medio ambiente, sino un ministerio de medio ambiente, porque realmente entendemos que los temas de medio ambiente tienen que estar en el conjunto de la Administración y usted nos ha hablado, repito, bastante poco de ello, por lo que entendemos que, al menos intelectualmente, hasta ahora no ha sido mucha la atención que ha puesto sobre el tema.

Ha hablado algo de puertos. Estamos a la expectativa de que se nos traiga aquí una ley de puertos. También quisié-

ramos saber los plazos. Nosotros hemos conseguido un borrador de la ley de puertos de la misma manera que muchas veces hay que conseguir las cosas en el Congreso, por vías sindicales, etcétera, pero sabemos que existe el borrador de esta ley de puertos. Confiemos en que nos diga el señor Borrell cuándo nos lo va a traer al Congreso para que podamos discutirlo.

El señor Borrell ha hablado como si no existiera ya un ente autónomo de Correos. Todavía ha mencionado la vieja Dirección General de Correos. Quisiéramos saber qué política va a llevar en este tema.

Y nada más. Estamos un poco a la espera de lo que nos diga en su segunda intervención. En cualquier caso, nosotros le deseamos éxito a su gestión, y ese éxito pasa porque haya cambios radicales en las políticas de infraestructura que ha venido realizando hasta ahora el Gobierno que sustenta el Grupo Socialista.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Ministro, agradecemos su comparecencia y su información. Queremos desearle éxitos por la cuenta que nos trae a todos, y también un poco de suerte.

Quiero centrarme un poco en el tema de los déficit de infraestructuras. Usted lo ha dado una importancia capital y nosotros entendemos que la tiene. Estamos de acuerdo en que es una inversión rentable y necesaria. Va a tener toda nuestra colaboración para disponer de más dinero en los presupuestos, pero, señor Ministro, también queremos que el reparto de disponibilidades sea equitativo.

Tenemos la sensación, nuestro pueblo la tiene (como decían antes los niños, ahora dudo que lo digan, no lo sé) de que en esta catequesis las estampitas siempre tocan a los mismos y, claro, es una preocupación que nos invade hace tiempo.

Aún se están pergeñando los grandes ejes europeos. Ahí está el Londres-París, con el túnel del Canal de la Mancha por medio, que llega hasta Francfort y luego baja a Milán. Es un eje de flujos económicos y sociales, que usted antes ha anunciado, importante, fundamental; va a condicionar la vida de millones de ciudadanos en Europa. Ustedes han apostado claramente por el eje del Mediterráneo. Ese triángulo Madrid-Barcelona-Sevilla, que ustedes están potenciando, y toda la parte de Levante, a nosotros nos parece bien, entre otras cosas porque va a reparar una injusticia histórica de marginación con Andalucía, que usted también ha señalado. Nosotros creemos que eso es justo. Pero lo que no entendemos es que esa iniciativa pueda anular otras posibilidades y margine a otros ejes tan necesarios.

Usted sabe que hoy en día los que se marginen o queden aislados de esos centros económicos, de esos ejes de flujo económico y sociales, van a quedar industrialmente, económicamente y socialmente marginados. Y el otro eje Atlántico Cornisa Cantábrica, que tenía un gran auge, en este momento está totalmente abandonado, y eso nos preocupa. Porque si hablamos de injusticias históricas, ahí está también Galicia, que nosotros tenemos que defenderla, y

usted sabe que también existe una injusticia histórica. Ahí está Cantabria, Asturias, está la parte de Castilla-León, las conexiones con Portugal por Fuentes de Oñoro, y también está, lógicamente, Euskadi, que en este momento podemos decir que, por unas razones o por otras, parece ser que está dejada de la mano de Dios y de los socialistas.

Como a la tarde tengo una interpelación con usted sobre este tema, no voy a incidir en él, luego hablaremos, y me imagino que posiblemente lleguemos a algunas conclusiones y a algunos acuerdos. Pero sí le quiero decir, señor Ministro, que nosotros no queremos quedar marginados, y no lo vamos a consentir, se lo digo con toda cordialidad. Usted sabe que hay sistemas para resolver esto y más de una vez se los hemos ofrecido. Si el problema es económico, tanto la Constitución como los estatutos dan unas vías de posible financiación, con sacrificio por nuestra parte, que estamos dispuestos (lo hemos dicho más de una vez) a ponerlas en práctica, y si ustedes lo quieren podemos hacerlo.

En febrero de 1989 se llegó a unos acuerdos laboriosos entre su gobierno y el nuestro, participaron los Ministros de Obras Públicas y de Transportes (ahora seguramente las cosas podrán ser más fáciles, porque esos dos Ministerios están en sus manos), y esos acuerdos nosotros entendemos que se van a seguir manteniendo aunque hay unos retrasos, pero entendemos que, en general, se están cumpliendo los compromisos.

Respecto al tren de alta velocidad, como usted dice hay que distinguir muy bien, y todos lo sabemos. Pero tengo que decir por delante que nuestra prioridad es el ancho de vía europeo, porque queremos sacar las mercancías desde el Puerto de Bilbao, el de Santander, La Coruña, desde toda la parte atlántica y sudatlántica de la península, hasta Europa, hasta Francfort, hasta Copenhague, sin cambiar de vagón ni soltar tornillos, señor Ministro. Eso lo primero. Cuando generemos esa riqueza y esa rentabilidad con nuestras mercancías, podremos ir a la alta velocidad, y en algunos casos a la velocidad alta, que también sabemos que la orografía tiene sus condicionantes y que es posible que no se pueda llegar a 250 ó 300 kilómetros por hora, pero sí a 150 ó 180, que a veces también consideramos suficiente.

Usted ha hablado de que hay un problema con La Junquera y las prioridades. Nos parece bien el tema de la conexión por La Junquera, y en cuanto a las prioridades, pensamos que hay una guerra, y no vamos a entrar en ella. Pero sí quiero recordarle una cosa: el tren de alta velocidad está en Irún, y nunca se habla de esto; nunca mencionan este tema. Parece que tienen miedo a que alguien se moleste, y no sé quién, porque yo estoy convencido de que mis compañeros catalanes admitirán que el tema de La Junquera hay que hacerlo, pero eso no quiere decir que no se hagan otros, y nosotros queremos que el de Irún también se realice.

En diciembre de 1990 (usted lo puede comprobar y mirar los papeles) la Comisión Europea aprobó un esquema director de la red europea de ferrocarriles que tenía que ponerse operativa en el año 2010, ahí se contempla la vía

Dax-Vitoria, y nunca se habla de ella, y eso está aprobado por la Comisión.

Actualmente estamos más cerca de París que de Madrid, y yo no sé si eso es bueno, pero estamos más cerca. Se llega prácticamente en cinco o seis horas en el tren de alta velocidad, que, bien es verdad, en el último tramo hasta Irún todavía la vía no está acondicionada, pero se pone en muy poco tiempo, y nosotros entendemos que es bueno. Pero atrévanse a decir también que el tren de alta velocidad y el ancho de vía europeo va a llegar por Irún o está en Irún y se va a conectar con la meseta por Vitoria.

Respecto a los puertos, para el de Bilbao está aprobada una inversión de 50.000 millones en varios años. Hay un atraso, usted dice que no, yo digo que sí, porque en principio estaba previsto para el año 1990, después se pasó a abril de 1991, no se ha podido cumplir, y ahora se habla de mayo. Estamos de acuerdo en esperar el estudio de impacto ambiental, que se ha presentado a última hora, después de que se han hecho todas las gestiones, pero así y todo, repito, estamos dispuestos a esperar, aunque entendemos que eso debe seguir adelante.

Sí quiero decirle una cosa: el anterior Ministro era un gran «fan» del principio de subsidiariedad, pero cuando se trataba de las relaciones de su Gobierno con Europa. Espero que usted lo sea también cuando se trate de su Gobierno con el vasco. Nosotros queremos que los puertos los gestionemos nosotros. Tenemos dos puertos, el de Bilbao y el de Pasajes, que dependen de ustedes, y nosotros repito, queremos gestionarlos.

De todas formas, usted ha dicho que se va a crear un «holding». Le voy a repetir lo que hemos dicho muchas veces al Ministro de Industria: nosotros nos resistimos a que las comunidades autónomas (entre ellas la nuestra, naturalmente) no estén presentes en la toma de decisiones de las empresas públicas, porque esas decisiones tienen gran influencia en los puestos de trabajo, en la vida de las comunidades autónomas, tanto económica como social y de todo tipo. No queremos en ningún momento, y hablamos para que quede claro, hurtar la gestión de las empresas públicas, no es nuestra intención, pero sí queremos estar presentes, opinar y enterarnos, no por los periódicos, ni por ustedes cuando van allí y hacen ruedas de prensa o hablan para los de su partido, queremos estar presentes. Esta es una posibilidad. No va a pasar nada porque estén presentes las comunidades autónomas en las sociedades públicas. El «holding» que usted anuncia podría ser, insisto, una posibilidad para ponernos de acuerdo.

Carreteras. Usted sabe que casi todas dependen de nosotros, y estamos haciendo un gran esfuerzo con nuestro dinero para adaptar las estructuras de carreteras a la Europa actual y a la del siglo que viene, no sólo por nosotros, sino por las conexiones que tenemos con otras comunidades autónomas, porque no olvidamos que de nosotros depende la conexión con Europa de toda la cornisa cantábrica y la parte de la península desde Madrid hacia arriba. Es decir, ese esfuerzo no es sólo para nosotros, es para todos los demás. Pero queremos que también su Gobierno haga un esfuerzo similar. Ya ve que no menciono el 6.24, usted sabe lo que es y no quiero hablar de ello, pero hagan un

esfuerzo en la parte que a ustedes les corresponde. Le recuerdo la autopista Málzaga-Armiñón que en su día su construcción quedó —no sé por qué— congelada, pero me gustaría que en algún momento me comentara algo al respecto.

En cuanto a la política hidráulica, nosotros estamos de acuerdo con usted. No tenemos las transferencias. Creo que existen conversaciones y creo que —como otras veces— llegaremos a un acuerdo, aunque será laborioso. Discutiremos, pero espero que nos pondremos de acuerdo en cuanto a las transferencias de la política hidráulica.

En medio ambiente, usted va a tener nuestro apoyo. Nosotros estamos de acuerdo con usted.

Respecto a los teléfonos, usted sabe que tenemos unos acuerdos importantes con las diputaciones. Las deficiencias de calidad es otro problema, pero en general hemos llegado a acuerdos y en ese tema no estamos descontentos, salvo, repito, en la calidad del servicio y la necesidad de mejorar las líneas.

Señor Ministro, usted sabe, por trabajos anteriores, el tesón negociador que tenemos y nuestra seriedad con los acuerdos que tomamos. Quiero hacerle una reflexión. No podemos quedar marginados por carecer de infraestructuras adecuadas; no podemos ni queremos. Esperamos que ustedes hagan lo posible para tratar de recuperar esos déficit que acumulamos durante cuarenta años de castigo a que nos sometió la dictadura y a los primeros años de la democracia. Queremos, necesitamos, ponernos al día. Hemos sufrido grandes problemas con las reestructuraciones, con las reconversiones. Nuestros sectores industriales más importantes —siderurgia, naval— han caído en todo el mundo, no echamos la culpa a nadie, pero hemos pasado momentos malos, usted los conoce y tenemos que recuperar este tiempo; las infraestructuras son fundamentales.

Para terminar, le voy a manifestar una preocupación, señor Ministro. Usted ha ido a Cataluña, ha hablado del tren de alta velocidad y de La Junquera, y nos parece bien. Ha tranquilizado a los catalanes y ha tranquilizado al Gobierno de Cataluña, y nos parece bien. Usted ha ido a Francia y ha hablado de Somport y de Canfranc, y nos parece bien. Usted no ha venido a Euskadi. Usted no ha hablado de Irún, de la alta velocidad ni de los trenes ni de nuestras infraestructuras. Usted no ha tranquilizado al pueblo vasco, no ha tranquilizado al Gobierno vasco y nos preocupa esa actitud, porque tiempo ha tenido y no ha venido. Señor Ministro, entienda que esto no quiera decir nada en contra de nuestros deseos y necesidades. Espero que vaya por allí y nos tranquilice a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, mis primeras palabras quiero que sean de felicitación al señor Ministro, porque es la primera vez que comparece en una Comisión precisamente para explicar su política. Y ya he tenido ocasión de mantener algún cambio de impresiones en el Pleno, en un debate que se produjo con motivo de una interpelación urgente que presentó

Convergència i Unió, pero deseo felicitarle por su nombramiento, y además —lo tengo que decir con honestidad— por los nuevos aires que parece que trae el Ministerio. Le deseo acierto en su gestión y también suerte. Estoy convencido, por lo poco que conozco de sus actuaciones, que usted sabe y que usted puede, pero va a necesitar suerte para que le dejen hacer aquello que usted puede y sabe.

Entrando en materia, he de decirle que me satisface, a nivel de Partido y a nivel de Diputado que, por fin, aparezca un Ministro con una planificación de las áreas que están bajo su competencia o responsabilidad, y que aparezca con un organigrama. Por supuesto, en un análisis detallado —imposible de hacer ahora— siempre nos pueden surgir discrepancias de matiz, pero bueno es, repito, que se planifiquen las responsabilidades y bueno es que se planifiquen los recursos humanos de que se dispone para buscar y encontrar soluciones a esos problemas que están planteados en cada una de las áreas. Es algo nuevo —al menos para mí en los cerca de dos años que llevo en el Congreso— y me parece positivo.

También he de agradecerle y reconocerle la habilidad, la delicadeza y hasta la caridad política que tiene con sus antecesores al explicar cómo va a hacer las cosas sin acabar de decir que éstas no estaban excesivamente bien programadas. Yo comprendo que no se puede pedir en esta comparecencia que nos dé las soluciones a todos los enormes problemas que tiene planteados su Ministerio, no sólo porque estuvieran mal resueltos, sino porque es muy amplio, ya que abarca materias sustanciales y fundamentales para el desarrollo económico del país y para llegar a la plena integración europea en condiciones de competitividad. Se ha reconocido por muchos que las infraestructuras, las comunicaciones, son fundamentales para poder alcanzar esa integración plena y, por tanto, tendría que ser algo más que excepcional para poder, en un plazo de tiempo tan corto, presentar en esta Cámara, en esta Comisión o en el Pleno, planes de los distintos sectores de cada una de las áreas y materias de su competencia.

Los reajustes y reorganizaciones de su Departamento, anunciados y reflejados en el organigrama, la creación de una secretaría general de planificación y concertación territorial con atención especial a la planificación intermodal del transporte en las grandes ciudades —leo su organigrama— y la planificación interregional de grandes infraestructuras todo ello lo considero fundamental y básico para que usted pueda, en un futuro, alcanzar el éxito que todos deseamos en su gestión. Además, permitirá que las ciudades sean más humanas, si tiene éxito en su gestión, porque usted conoce perfectamente —y son palabras que la prensa nacional le atribuye— que hoy hay ciudades que son prisioneras de sus ferrocarriles, de sus infraestructuras y, por tanto, las deshumanizan.

Su reconocimiento de que tenemos los presupuestos de inversión saturados, al menos hasta enero de 1993, son palabras reales que no gusta escuchar, pero creo que son convenientes y honran al Ministro que lo dice, porque hay que saber en qué terreno nos movemos, cómo está la situación. Su afirmación, muy poco política pero bastante aceptable desde el punto de vista de quien le escucha, de que no se

puede estirar más el brazo que la manga —lo dijo de otra manera— es una realidad. Su reconocimiento, también, de que es necesario el esponjamiento, al que antes me he referido, de las líneas tanto de ferrocarriles como de carreteras, todo ello son síntomas de que se está haciendo, por primera vez, un estudio en profundidad sobre cuál es la situación real del conjunto del Estado en las distintas materias que nos ocupan, para, una vez analizado esto realmente y sin triunfalismo, poder buscar adecuadas soluciones, y ahí es donde podríamos entrar en un debate en el que quizá no estaríamos de acuerdo.

Aquí se han planteado hoy unos temas que indican a qué situación nos ha llevado la política seguida anteriormente, y nunca me gusta meterme con quienes ya no están. Aquí se han reivindicado ciertas instalaciones, y la confusión es tal que ya distinguidos compañeros de esta Cámara llegan a tener confusiones geográficas. El eje Barcelona-Madrid-Sevilla nada tiene que ver con el Mediterráneo. El Mediterráneo es Tarragona, es Castellón, es Valencia, es Alicante, es Murcia, es Almería; y si queremos ir de Valencia a Barcelona hemos de pagar 3.500 pesetas en autopista de peaje o sumirnos en una carretera que no es mejor ni peor que las que pueda haber en el resto del Estado. Y si queremos ir de Valencia a Alicante hemos de pagar 1.795 pesetas de peaje, tanto como nos cuesta la gasolina, o hemos de recurrir a una carretera como otra cualquiera.

Su señoría sabe que el tren tampoco está terminado. Ha tenido unos ciertos deslizamientos, porque con realismo ha dicho el señor Ministro que se va a invertir ¡como no! en el eje de Sevilla, pues la Expo-92 no puede esperar a que se vaya reinvertiendo en todo el Estado.

Con esto solamente quiero decirle una cosa, señor Ministro. En el futuro tendrá el apoyo de Unión Valenciana y creo que de muchos grupos de la Cámara si las cosas se hacen bien; si se estudian primero, las posibilidades que tenemos de inversión; segundo, si se estudian las necesidades reales de todas y cada una de las comunidades autónomas, de cada una de las comarcas que componen el conjunto del Estado; si luego se hacen estudios de viabilidad económica de las obras que se van a hacer, y si se tiene en cuenta que difícilmente se puede gastar lo que no se puede recaudar. Y para poder recaudar hay que mantener vivas aquellas comarcas, aquellas regiones que tienen una actividad económica importante; no se las puede frenar, hay que mantener esa posibilidad de inversión —de forma solidaria, eso sí—, pero no ahogarlas para invertir en otras zonas en las que no sea posible.

No más caprichos sevillanos, señor Ministro, con todo el cariño y el respeto a Sevilla. No más trenes que nos recuerden obras como fueron en su día las Pirámides; obras que son magníficas, pero que no tienen una rentabilidad inmediata. Porque usted sabe mejor que yo que ese tren de alta velocidad no va a resolver el problema de transporte de Andalucía por ferrocarril para la mayoría de los ciudadanos; no va a resolver el problema del transporte por ferrocarril de mercancías para Andalucía; no va a resolver muchos problemas y sí, en cambio, va a hipotecar muy seriamente las inversiones del Estado. No quiero que me dé la razón, señor Ministro, porque comprendo que no me la debe dar, pero es así.

Señor Ministro, está también el problema del agua. Ha nombrado un Secretario de Estado al que también deseamos el máximo acierto, por paisanaje y supongo que por capacidad, porque usted por eso le habrá nombrado. En el problema del agua que se tenga en cuenta la realidad, que se estudie concienzudamente donde ese agua puede ser más rentable. No demos agua a las hectáreas, demos agua a la producción y mejoremos el nivel social y económico del país buscando lo que sea rentable.

Y termino, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, vaya terminando, señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Sí, señor Presidente, ya le he visto el gesto.

Podríamos seguir hablando, pero muchos de estos temas los pospongo para futuros debates sectoriales, pues creo que es allí donde podemos profundizar en los temas del agua, del medio ambiente, de vivienda y otros, ya que por la brevedad del tiempo y por tener que ceder parte de él a mi compañera de Grupo, tengo que terminar ahora mi intervención.

Ayuda, sí, señor, Ministro, pero ayuda razonada; no un cheque en blanco, no una ayuda a decisiones discrecionales.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Larrañaga, del Grupo Mixto.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Indudablemente también tengo que agradecer la presencia del señor Ministro en esta Comisión, y quizá destacaría su claridad expositiva en lo que afecta a la estructura y organigrama de su Departamento, en los que se ha explayado y planteado con cierto detenimiento.

A mi entender, quizá haya adolecido de cierta carencia la definición de la política real. Hemos conocido los objetivos y la doctrina general en torno a las infraestructuras, a los transportes, a las comunicaciones, pero creo que nos ha faltado escuchar actuaciones más concretas por áreas o por comunidades.

En este sentido, y puesto que vengo de una comunidad autónoma que coincide con la de otros representantes en esta Comisión, no voy a ahondar en las cuestiones que nos unen y que en común tenemos con esas instituciones, en la medida en que participamos en las mismas, voy a ahondar en las diferencias.

Para Eusko Alkartasuna los retrasos que se están produciendo en el cumplimiento del Plan Europa-93 no son meros retrasos, se está rayando en el incumplimiento total del compromiso que se adquirió. Y se está rayando el incumplimiento porque en su momento dicho acuerdo —en febrero de 1989— no contemplaba la financiación del mismo, y cuando un acuerdo no contempla su financiación, ésta casi se pierde, de forma que en estos momentos, para llevar adelante los planes y los programas incluidos en el Plan Europa-93, en el cual la Administración del Estado tenía que financiar una parte, aquélla de interés supracomu-

nitario, nos encontramos con que la misma no se está realizando. Por tanto, no creo que haya sólo retraso, sino realmente cierto incumplimiento.

Respecto al tan traído y llevado tren de alta velocidad y al eje Atlántico, evidentemente lo defendemos y no estamos de acuerdo con el señor Ministro respecto a que no haya que decidir todavía; creemos que la decisión ha de ser adoptada ya. Si en el año 2000 el tren de alta velocidad, el TAV, va a llegar vía Francia, nos vamos a encontrar con que a los españoles no nos va a llegar en el 2000 sino en el 2025, como sigamos sin adoptar decisiones.

Con el plan anterior, si se iniciaba en el año 1989, el TAV terminaba en el año 2000, pero según estamos ahora podemos llegar al 2010. En este sentido discrepo del señor Ministro respecto a que todavía hay tiempo para adoptar decisiones: las decisiones deben ser adoptadas ya.

Otro de los puntos que nos interesaría recalcar sería el de la autopista Málzaga-Armiñón y el incumplimiento por parte de la concesionaria de la Administración del Estado del compromiso de su creación. Imagino que nos responderá que es competencia de las comunidades autónomas —y ciertamente lo es—, pero desde Guipúzcoa exigimos que exista una responsabilidad política por parte del Ministerio respecto al incumplimiento por parte de esa concesionaria del compromiso de construcción Málzaga-Armiñón y que, por tanto, se indemnice económicamente para que pueda ser afrontada dicha autovía o autopista.

Por último, me referiré a una cuestión que también nos preocupa, que es la del medio ambiente. En este punto nos congratulamos con que haya sido creada la Secretaría del Medio Ambiente, y lo único que nos gustaría es conocer exactamente cuáles van a ser las actuaciones y la política de coordinación con las comunidades autónomas, así como el «planning» de aplicación de las directivas europeas que haya realizado el Ministerio.

Por lo que respecta al presupuesto, tendrá toda nuestra ayuda si de aquí al año 1993 necesita mayores recursos para afrontar nuevas infraestructuras.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Quiero comenzar dando la bienvenida cordial a esta Comisión al señor Borrell y quiero manifestar, al mismo tiempo, la satisfacción profunda que nos produce la responsabilidad que le ha sido encomendada. En primer lugar, satisfacción profunda por el prestigio bien ganado que rodea su gestión en los asuntos públicos y, en segundo lugar, porque su condición de miembro de un Grupo Parlamentario de esta Cámara facilitará, sin lugar a dudas —como sucedía ya anteriormente—, las relaciones con los grupos y el conocimiento perfecto del papel que dichos grupos, las comisiones, la Cámara en su conjunto tiene asignado en la Constitución. En tercer lugar, porque sus experiencias en diversos escalones de las administraciones públicas creo que le dan un importante bagaje de análisis general de los problemas; bagaje al que no debe resultar ajeno el subrayado que ha hecho en su intervención de la necesidad de con-

certación de relaciones con entes territoriales y con otras administraciones públicas.

Como es obvio, nosotros queremos desearle éxito en su gestión, porque su éxito es nuestro éxito, y al igual que el resto de los grupos queremos desearle suerte, pero queremos añadir un factor más concreto. La suerte es un fenómeno de azar aleatorio, y si va compartida o amparada por el apoyo que nuestro Grupo le ofrece este acto, tiene más posibilidades de que pueda ser realmente alcanzado ése éxito en la gestión.

Mi intervención en nombre del Grupo se produce por imperativo del Reglamento en último lugar, y ello me obliga a la cortesía parlamentaria de no referirme a las intervenciones de otros Grupos, entre otras cuestiones, por no entrar en un debate que no es el nuestro; no es un debate entre Grupos, es un debate entre los Grupos y el señor Ministro. Sin embargo, hay una afirmación formulada por alguno de los Grupos sobre la que quisiéramos dejar constancia en el «Diario de Sesiones» del posicionamiento y la opinión que nos merece. Me refiero a que nadie en esta sala creo que haya podido entender ni deducir de la intervención del señor Ministro términos de crítica, de desmarque de épocas o de herencias recibidas. Más bien, las referencias que ha hecho a ese tipo de asunto han sido en términos absolutamente antagónicos con lo que pudieran ser considerados términos críticos.

De los datos iniciales que nos ofrecía el señor Ministro sobre el número de direcciones generales, organismos autónomos, los presupuestos que se gestionan, el número de empleos que están vinculados directa o indirectamente a estos ministerios y de la simple visión del organigrama que nos presenta, pudiera deducirse que es una decisión no acertada fundir en un sólo ministerio dos ministerios que, por sí solos, ya eran realmente importantes y tenían un considerable peso en la gestión del Gobierno.

A nosotros nos parece interesante, no obstante —aunque es obvio que no es decisión de la que sea responsable el señor Borrell; es más bien la víctima de la decisión—, dejar también constancia de la valoración positiva que nos merece esa decisión por las posibles mejoras funcionales, economías funcionales, que se pueden deducir del organigrama que nos presenta; especialmente claras y muy explícitas estas mejoras funcionales en el área de transporte, por incorporar, al fusionar los dos ministerios, la posibilidad de análisis intermodal, que anteriormente no es que fuera imposible, pero era realmente más difícil por estar las competencias sobre diferentes modos del transporte que estaban en ministerios distintos.

Menos evidente resulta la economía funcional si se considera cualquiera de las otras áreas funcionales que se contienen en este documento; pero en cualquiera que pudiéramos analizar, creo que hay elementos comunes, a los que me refiero porque han sido citados y constituyen parte importante de la intervención que hemos escuchado a lo largo de esta mañana. Estos elementos comunes a todas las áreas funcionales que se establecen en el cuadro que se nos entregó, son, en primer lugar, la tremenda capacidad de estructuración y ordenación del territorio de la mayoría de las áreas funcionales del nuevo Ministerio; es un fac-

tor común que se repite en casi todas ellas. En segundo lugar, la complejidad de las relaciones que la gestión adecuada de estas áreas incita en y con el resto de las Administraciones públicas; es también otro factor dominante en el análisis funcional que se pudiera hacer de la organización del Ministerio. Y, en último lugar, pero no menos importante, es la gran incidencia de todas las decisiones de este Ministerio, fundamentalmente en las grandes ciudades y en su entorno, cuestiones todas ellas que definen y, al mismo tiempo, limitan los grados de libertad posibles en la gestión del Ministerio. Y esa gestión nos parece que se ve favorecida —aunque también serían posibles otras interpretaciones con esquemas distintos— por la fusión de ambos ministerios, en un esquema de organización que es responsabilidad directa del señor Borrell.

Lo primero que queremos destacar del esquema que se nos ha planteado es la exquisita prudencia con la que se aborda un proceso de renovación que supone, a nuestro juicio, un paso importante y un serio intento de reforma administrativa. Creemos digno de aplauso la forma gradual de intervención en las estructuras clásicas del Ministerio, con expreso rechazo a decisiones o cambios inmediatos que pudieran entorpecer la impresionante labor de inversión diaria que se efectúa desde este Ministerio, y que pudiera, por tanto, afectar a la gestión diaria de las ofertas de infraestructuras y de servicio público que intervienen de manera decisiva en la calidad de vida de los españoles. Por eso nos parece especialmente acertada la decisión de proceder, en un primer paso, al establecimiento de un esquema de coordinación del alto nivel —lo que se llama el segundo nivel de la Administración—, dejando para el futuro las modificaciones en órganos directivos de rango inferior que el rodaje de la estructura que se diseña vaya aconsejando en cada caso. Creemos, además, que esas modificaciones van a ser pocas, las que sean precisas; en todo caso, nunca discutiremos esa opción que corresponde al responsable del Ministerio, pero sí queremos decir que nos parece que va a gestionar una Administración con oficio, señor Ministro, una Administración de eficacia acreditada, con una importante tradición en la planificación —su intervención ha subrayado la importancia de la misma— y con directivos capaces que en los últimos años han colaborado con éxito en el desarrollo de una vastísima actividad, tanto de planificación como de legislación.

¿Qué esperamos del nuevo Ministerio que se ha creado? En un análisis puramente nacional, creo que no resulta exagerado decir que una buena parte de la calidad de vida de los españoles, del progreso colectivo de España y de su pleno equilibrio territorial depende muy fundamentalmente de las políticas sectoriales que se ejecuten desde este Ministerio. Por el volumen de inversiones que se gestionan, que ronda los dos billones; por la importancia de las infraestructuras que esas inversiones financian; por el papel protagonista del Ministerio en la corrección de los desequilibrios territoriales aún subyacentes en España; por su capacidad de influencia en la estructuración y en la ordenación del territorio; por la responsabilidad de atender demandas emergentes que surgen con fuerza importante, como la de vivienda o medio ambiente, y por muchas otras

razones de este tipo, manifestamos y subrayamos nuestro convencimiento de que gran parte del éxito de gestión del Gobierno socialista de España es, desde hace unas semanas, responsabilidad del señor Ministro. Y esa responsabilidad, que es fundamentalmente política, requiere mantener referencias-aunque no con carácter exclusivo-, no sólo de eficacia económica, que siempre son exigibles al trabajo de la Administración pública, sino también de rentabilidad social.

Desde el punto de vista del proceso de incardinación de España en la Comunidad Económica Europea, resulta, creo, señor Ministro, aún más evidente que gran parte del esfuerzo que todos los españoles debemos de realizar por incorporarnos a ese proceso, habrá de soportarse y dirigirse, fundamentalmente, desde el Ministerio que usted dirige. En comunicaciones, en problemas de los transportes, en problemas de modernización de los servicios públicos, por citar solamente el postal, o en la ingente tarea que a todos nos espera de acomodación de nuestra normativa y de nuestra realidad económica a las exigencias medioambientales, todos estos aspectos que son el buque insignia de nuestra incorporación, van a ser gestionados directamente por este Ministerio. Por ello, creemos preciso el mantenimiento de algunas pautas de comportamiento, todas las cuales han tenido cumplida cabida en la intervención que hemos escuchado.

Abordar procesos de planificación es fundamental para combatir el carácter cuántico de la oferta a que S. S. ha hecho referencia, de manera que se module, que se provea la incorporación por saltos de la oferta a una demanda que es, por sí misma, continua. En segundo lugar, creemos, señor Ministro, que es necesario no solamente el priorizar objetivos, sino mantener la estabilidad de esa priorización de objetivos, de manera que se conviertan realmente en objetivos claramente diseñados, claramente definidos, y a los que se asignen recursos en función de las prioridades de los mismos.

Creemos también inexcusable, señor Ministro, el mantenimiento del criterio de eficacia en la gestión empresarial. El concepto de eficacia en la gestión no es un concepto de derechas ni de izquierdas y yo no tengo inconveniente en reconocer, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, que debe de ser un criterio importante en la gestión de los asuntos públicos y, al mismo tiempo, como he tenido ocasión de apuntar anteriormente, en el criterio de rentabilidad social. ¿Y cómo se sale, según nuestro criterio, de este terreno proceloso de la rentabilidad social, de la eficacia empresarial, de los balances, costes, beneficios en términos económicos no incompatibles con términos sociales. Desde nuestro punto de vista, señor Ministro, con la defensa, siempre y en todo caso, del interés general; interés general que en unos supuestos es la asignación de más de un billón de pesetas a la salvación y refluotación del sector financiero de este país; interés general que es, en otro caso, más de 200.000 millones de pesetas en gasto social derivado de la reivindicación de la huelga general; pero interés general, señor Ministro, que es más claramente identificable que los balances económicos y sociales que, insistimos, son realmente imprescindibles en su Ministerio. Y referencias

directas a algunas de las actuaciones sistemáticas o puntuales a que ha hecho mención en su intervención. Queremos subrayar el apoyo que nos merece y la defensa que venimos haciendo, y vamos a continuar haciendo, del principio mediante el cual la ordenación general del país, por referirme a temas de los que estamos hablando -la posición es extrapolable al interés general-, no es forzosamente la suma de los intereses o de las ordenaciones territoriales de las 17 comunidades autónomas que conforman España. Todos lo entendemos, todos decimos que es claro, que es manifiesto, todos hacemos votos por la defensa de este principio, que es un principio de racionalidad, y poquito a poquito se van quedando en el camino quienes, a la hora de la verdad, tienen que tomar decisiones que traen causa de la consideración de este principio inexcusable de gestión.

En cuanto a las comunicaciones, compartimos la valoración de que se trata de un sector en profunda transformación tecnológica y sometido a las directivas de la Comunidad Económica. Nos parece perfectamente suscribible por el Grupo y defendible el carácter de bien público del espectro. Es un bien público y, por tanto, debe de estar sometido a regulación por la Administración que ostenta la titularidad de ese dominio público.

Referirnos también a la necesidad de continuar avanzando en los sistemas de reordenación del servicio postal. Volvemos a repetir aquí que los criterios de gestión deben ser criterios estrictamente empresariales, pero el establecimiento de objetivos, la asignación de recursos, el diseño de las actuaciones precisas en cada caso, ya deja de ser campo exclusivo de la gestión empresarial y debe de incorporar consideraciones políticas, consideraciones sociales y, por supuesto, consideraciones económicas.

En transportes, fundamentalmente en la creación de infraestructuras, volvemos a decir lo manifestado en otras ocasiones, y a veces es difícil de sostener y duro de decir. No es posible el cierre de los desfases entre las infraestructuras de nuestro país (que son consecuencia histórica, también de quien ahora gobierna el país, pero que vienen de más largo tiempo), no es posible -repito- afrontar la cancelación de ese déficit en términos temporales mediatos, ni queriendo hacer todo lo que es necesario hacer pero al mismo tiempo. Por tanto, sostenemos aquí la prioridad y la necesidad de la planificación, fundamentalmente de esas 20 ó 30 grandes decisiones estratégicas que S. S. formula y que van a configurar de modo importante el futuro de España.

En el ferrocarril nos parece acertada la propuesta de reflexión que se nos formula a la Cámara y al resto del país sobre la prioridad de la continuación de los programas de la red de alta velocidad española, o su contradicción posible con otra actuación, también prioritaria, como sería el cambio de ancho de vía de la red española. Nos parece que es una reflexión sensata, que viene exigida además por la reciente historia parlamentaria de estas Cámaras en asuntos que afectan a infraestructuras del ferrocarril, donde todo el mundo dice: yo apoyo lo que dicen los demás, pero que eso no vaya en detrimento de lo que yo digo también. Eso no tiene más solución que la priorización, que el esta-

blecimiento de los recursos y a quién Dios se la dé, San Pedro se la bendiga, y al que le toca primero, en base al interés general —al que me he referido con carácter previo a esta pequeña frivolidad— debe de ser sostenido así.

Esa reflexión, señor Ministro, que proponemos y creemos que debe ser conjunta, debe de considerar siempre la corrección de los desequilibrios sectoriales o regionales, cuyo mantenimiento repugne al Gobierno de cualquier democracia, y repugne de manera especialmente importante a un Gobierno socialista. Por tanto, la reflexión debe de estar también teñida de esa referencia a la valoración del interés general, a la valoración de la rentabilidad social de los procesos de análisis, de coste y de beneficio.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo, señor García-Arrecciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Con carácter inmediato, señor Presidente.

En la política del agua, señor Ministro, solamente queremos decir que consideramos que fue un paso histórico la definición del ciclo único del agua y, por tanto, la gestión integral de ese ciclo que es único. Creemos, por tanto, que es una idea que debe ser sostenida en los desarrollos de planificación hidrológica que se nos vienen encima.

En medio ambiente, señor Ministro, queremos una política sin estridencias, una política realista y una política estable en el tiempo, sabiendo, como en el asunto de las infraestructuras, que el decalaje de nuestros servicios o de nuestras infraestructuras medioambientales con respecto a las europeas no puede ser superado en breve plazo, ni por el ingente volumen de inversión que precisa —que S. S. fijaba en medio billón y otros miembros de esta Cámara multiplican por diez— ni por el efecto destructor sobre el tejido industrial español que podría tener la aplicación fulminante de directivas comunitarias europeas que fueron formuladas en Europa con carácter posterior a la construcción de su tejido industrial.

¡Ojo con Europa! señor Ministro. Las directivas medioambientales europeas tienden a responder a problemas que no son los nuestros. Europa no se desertiza. Europa tiene lluvia ácida, por resumir en una expresión concreta la diferencia de matices en el planteamiento, que requiere por nuestra parte una defensa convincente de los intereses medioambientales españoles.

Termino, señor Ministro, como lo he hecho en las comparecencias de otros ministros en el inicio de los períodos de sesiones, diciéndole que este Grupo, que es el Grupo Socialista, es su Grupo, que va a encontrar siempre en nosotros el apoyo preciso para desarrollar la política que el Gobierno le encomiende en cada instante y que va a encontrar en nosotros la colaboración de quienes tenemos los mismos objetivos, de quienes creemos en las mismas cosas y de quienes estamos defendiendo el mismo esquema del programa electoral de solidaridad social y del crecer económico de España.

Si acertamos, lo queremos hacer con usted, señor Ministro; y si nos equivocamos, también lo vamos a hacer juntos. Pero, más allá del resultado final del riesgo que corre-

mos en esa apuesta, queremos dejar claro que, por encima de ello, está el legítimo orgullo del Grupo Parlamentario Socialista de dar apoyo pleno y sin fisuras al Gobierno —que es el Gobierno de nuestro partido— y, al mismo tiempo, defender el programa electoral del Gobierno, que es el programa electoral del partido, apoyado por la mayoría de los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Como SS. SS. ven se nos está haciendo muy tarde. Yo le ruego al señor Ministro, que su respuesta sea lo más concisa posible porque difícilmente vamos a poder abrir otro turno dada la hora en la que estamos.

El señor Ministro tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas por los distintos grupos parlamentarios.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, el señor Ministro puede ser tan conciso como la Presidencia desee o como los señores miembros de la Comisión propongan. Comprendo que son las dos de la tarde, estamos trabajando desde las diez de la mañana y los temas que han planteado los representantes de los distintos grupos parlamentarios son muchos y muy variados y, como soy tan incapaz de hacer milagros en las respuestas como en la mejora de la gestión de Correos, no puedo contestar a todo y a todos en los diez, quince o veinte minutos que la Presidencia, supongo, estimará razonables. Lo intentaré y ordenaré mis respuestas en el orden inverso de las intervenciones, empezando por el Grupo Socialista y acabando con los representantes del Grupo Popular.

Quiero agradecer a todos, las intervenciones que han efectuado, aunque no se le escapa a ningún observador que haya tenido la paciencia de asistir a todas y cada una de las tomas de posición de los distintos grupos, el talante marcadamente diferente que ha habido entre las intervenciones de todos los grupos políticos y los del Grupo Popular. Quiero ponerlo de manifiesto porque entre las discrepancias, positivas y superables en algunos casos, que se pueden encontrar en tal o en cuál política sectorial (y que han puesto de manifiesto algunos de los representantes de los grupos políticos a los que me refiero, como el bloque de intervenciones constructivas) y el planteamiento agrario e innecesariamente agresivo y democráticamente poco útil de algunas intervenciones de algunos de los representantes del Grupo Popular hay un abismo que no se explica sólo por razones ideológicas y que seguramente entra en el terreno de la patología personal, en el cual yo no voy a incidir. (La señora Estevan Bolea: ¡Qué gracioso, señorita!) Mucho más de lo que usted cree, señorita.

Con este prolegómeno quisiera, como es obligado, agradecerle muy especialmente al portavoz del Grupo Socialista el apoyo que me brinda y del que estaba seguro de disfrutar como miembro del Gobierno. Simplemente decirle que, de igual manera que el Grupo Socialista es mi Grupo Parlamentario y cuento con su apoyo político, el programa político del Grupo Socialista es mi programa político y, por lo tanto, no podemos sino apoyarnos mutuamente

en la construcción de las estrategias de Gobierno que lleven a la práctica los planteamientos políticos del programa. Ya sé que no debo recomendar su lectura a nadie, pero, en cualquier caso, es muy interesante, y quien no lo haya hecho hasta ahora, todavía tiene ocasión de hacerlo para conocer cuáles son las líneas directrices básicas de mi acción en el Ministerio, que no son otras que las que están en un documento que votó la mayoría de los españoles.

El representante del Grupo Socialista me incita a considerar una serie de puntos que me parecen, más allá del apoyo político, interesantes de comentar. Alguno de ellos son ideológicamente muy significativos.

El énfasis en la planificación no debe interpretarse, en absoluto, como una crítica hacia las realizaciones que han hecho los anteriores ministros de dos ministerios que, al estar separados, difícilmente podían planificarse juntos. Yo he asistido en muchas ocasiones a que esta tarea de planificación intermodal, horizontal, la hacía en alguna ocasión el propio Ministerio de Economía y Hacienda al elaborar los Presupuestos, porque actuaba como el nexo de unión entre planes sectoriales; no podrían ser sino sectoriales porque sectorializados estaban los puntos de vista de los problemas de las infraestructuras y del territorio. Precisamente la toma de conciencia de la necesidad de superar una planificación sectorial para aproximar globalmente el problema del territorio y dentro del mismo el transporte, la vivienda y el urbanismo, las comunicaciones, el agua y el medio ambiente es lo que ha inducido a una aproximación de los dos ministerios, de la que yo no sé si soy la víctima o el beneficiario pero, en todo caso, a quien corresponde la responsabilidad de intentar extraer los aspectos positivos que de la misma se pueden derivar.

Me invita también el representante del Grupo Socialista a tener siempre presente el balance coste-beneficio de la actuación de la empresa en la dimensión del interés general. Eso para mí será importante porque muchas veces caemos en el tópico manido de hablar de los déficit de la empresa pública sin tener en cuenta que, en el campo de los transportes, la empresa pública aparece como un gestor de externalidades y que la gestión de una externalidad conduce necesariamente a un menor beneficio o a una pérdida, en estrictos términos mercantiles. Si hiciésemos costes-beneficios incorporando el beneficio o el coste social que se deriva de la acción de esta externalidad nos encontraríamos seguramente con balances radicalmente distintos de los que son tan fáciles de airear y que tantas ocasiones dan de rasgarse las vestiduras a aquéllos cuyos conocimientos de contabilidad son escasos.

Por ejemplo, los transportes de cercanías. Es evidente que los transportes de cercanías están pensados para que, como empresas, no ganen dinero, sino que subvencionen económicamente una alternativa al transporte derivado, porque gestionan una externalidad. Desde luego, me propongo tratar de generar un sistema de balances sociales de las empresas públicas de transporte que permitan tomar conciencia al país de lo que le costaría al país que estas empresas no existieran o de cómo podría la colectividad desarrollar su vida cotidiana si no existiera un mecanismo capaz de introducir cada día, en las grandes ciudades, cente-

nares de miles de personas y cómo sería posible la vida si ese mecanismo no existiera. El balance social de las empresas públicas de transporte, su ahorro energético, su menor impacto medioambiental, tantas y tantas circunstancias que no caben en la fría, estricta y limitada cifra de una cuenta de explotación y que para los que pensamos que muchos problemas no pueden ni deben resolverse desde la actuación individual debe constituir un reto político tratar de explicar cuál es el significado económico de estas cifras, de igual manera que para llevar a la práctica una política medioambiental digna de este nombre habrá que racionalizar económicamente los planteamientos que contiene e intentar llevar contabilidades que reflejan más adecuadamente la verdadera escasez y coste de los factores, como están haciendo las Naciones Unidas o el Consejo de Europa cuando nos dicen que la Contabilidad Nacional y las tasas del crecimiento del PIB que utilizamos como indicadores de bienestar no son significativos de los verdaderos niveles de progreso y de bienestar de una sociedad porque no incorporan, en esa contabilidad, aspectos determinantes del consumo de factores que son limitados, y en muchos casos irreproducibles, en la naturaleza. La reciente presentación del Libro Verde sobre el medio ambiente urbano ha dado lugar a que España sea la sede de una reflexión internacional sobre este problema, en la que me propongo, con toda modestia, pero con todo interés, insistir.

Se me pide estabilidad en la priorización. Me parece una reflexión muy acertada. Hace unos días en una reunión con los representantes de importantes «consulting» de ingeniería españoles (que son el cerebro de un país, porque creo que ningún país puede privarse de la existencia de empresas de «consulting» en ingeniería y en economía aplicada capaces de alumbrar los caminos del futuro) se quejaban, y con razón, de que muchos de los bandazos que se han producido en el tiempo en la priorización —ahora obra hidráulica, ahora carretera, ahora ferrocarril— ha descapitalizado humanamente a muchas empresas de ingeniería que no son capaces de seguir estas variaciones en las prioridades y que necesitamos dotar de estabilidad a la cartera futura de pedidos de nuestra actuación pública, aunque sólo sea para conseguir generar un «know how» tecnológico adaptado a la posibilidad o necesidad de llevarlo a la práctica.

En el debate ferrocarril, cercanías, larga distancia, velocidad, ancho de vía, se me han pedido decisiones prontas. Sin embargo, propongo a los señores Diputados que nos tememos el tiempo necesario para decidir, más que con prontitud, con adecuación y de acuerdo con lo que está en juego, que es algo muy importante y muy trascendente, desde el convencimiento que tengo de que no existe una urgencia perentoria para alumbrar algunas de estas decisiones. Francia no llegará a la frontera por La Junquera hasta el año 2002; está a 470 kilómetros de la frontera de La Junquera. Nosotros tenemos el gran núcleo de población de Barcelona a 140 kilómetros. Podemos asumir fácilmente el reto de llegar mucho antes de lo que ellos lleguen, pero no tenemos ningún interés en llegar mucho antes de lo que ellos lleguen porque sería una mala asignación de los recursos hacerlo.

Es cierto que los trenes franceses de alta velocidad llegan hasta Irún, pero no llegan a alta velocidad. Ahí está toda la diferencia. Por llegar, pueden llegar a cualquier punto de la red francesa porque no tienen problema de ancho y ciertamente el morro aerodinámico del tren de alta velocidad aparca en la estación de Irún, llega a una velocidad alta, pero no es tecnológicamente el producto alta velocidad, que es de lo que se trata. Esa es la diferencia; llega a alta velocidad, pero no es tecnológicamente la frontera de los 200 kilómetros por hora, por encima de los cuales estamos hablando de algo cualitativamente distinto, y lo sabe perfectamente el señor Diputado.

El eje Dax-Vitoria no es una decisión de la Comunidad Económica Europea, porque la Comunidad Económica Europea no ha tomado ninguna decisión. Tiene un documento, que no ha sido aprobado por el Consejo, donde se establecen quince mallas clave que ni siquiera están priorizadas, que forman parte de un proceso de reflexión que dura un año y esperan que todavía dure dos años más. Si pudiésemos ser como ellos, pensar despacio y actuar de prisa, posiblemente seríamos capaces de administrar mejor los recursos que tenemos que utilizar en el próximo futuro, que son por definición escasos. No digamos, pues, que Dax-Vitoria es una decisión, porque es un proyecto a considerar entre otros, como tampoco creo —y ese tema ya está resuelto y aclarado— que han hecho un mal servicio al debate las tomas de posición de Minoría Catalana diciendo que los franceses ya han decidido llegar hasta La Junquera. Mire usted, no han decidido nada y convendría que los distintos líderes políticos —que representan legítimamente la defensa de los intereses de sus regiones, en esa competición, muy natural y muy irreprochable, de conseguir lo mejor cuanto antes para los territorios a los que representan— no avanzasen posiciones sobre lo que Europa ha decidido. Les aseguro que, después de entrevistarme con el Ministro francés de Transportes, con el Comisario Europeo y de asistir al correspondiente Consejo de Ministros, no hay ninguna decisión comunitaria ni francesa sobre el plan director de alta velocidad. Francia puede tomar alguna decisión con respecto al suyo dentro de dos meses y sabemos que en esa decisión incluirá, con prioridad cinco, la llegada a La Junquera, pero en el 2002, y respecto a Irún ni siquiera tiene fecha.

Por lo tanto, tenemos y debemos tomarnos el tiempo necesario para reflexionar sobre cuál es la situación óptima de recursos, y debemos hacer un esfuerzo pedagógico para evitar que el país entre en la escalada del agravio comparativo permanente y, decir que, como se ha hecho en Sevilla, hay que hacerlo inmediatamente en todas partes. Se ha hecho en Sevilla y para Andalucía, insisto, señorías, como parte de una decisión política estratégica para anclar el sur en el desarrollo integral del país, que tiene efectos inducidos muy positivos no sólo para Sevilla, sino para los ocho puertos que se comunican a través de esta línea ferroviaria con el centro de la Península. No cabe ninguna duda a ningún técnico de que, si hubiera habido una peseta para gastarse en infraestructuras ferroviarias en España en 1985, habría que habérsela gastado en hacer saltar el cuello de botella de Despeñaperros, ninguna duda. Era

la decisión con mayor tasa de rentabilidad marginal de todas las que estaban sobre la mesa. Creo que ha sido una decisión razonable efectuar una inversión cuantiosa y costosa, que queda como un elemento estructurante del territorio, pero no se puede pedir sensatamente que se aplique inmediatamente al resto del país, porque los costes de los que estamos hablando son tales que necesitamos pensar si hoy no hay opciones mejores para un número mayor de españoles.

Madrid-Barcelona-frontera francesa puede tener unos costes de inversión que rondan los 700.000 u 800.000 millones de pesetas. Es evidente que, antes de tomar decisiones que comprometen un volumen tan importante de recursos, cuando su significación real depende de decisiones de otros países, exigen una planificación temporal en la que sería bueno que invirtiésemos algunos meses; no llegaremos tarde a ninguna cita, llegaremos, se lo aseguro, antes de que lleguen nuestros socios europeos, pero insisto en que no tiene mucho sentido que lleguemos mucho tiempo antes porque seguramente tenemos otras cosas que hacer igual de importantes con el mismo dinero.

A todos los Grupos Parlamentarios que me brindan su apoyo para aumentar los presupuestos de este Ministerio, yo no les pido su apoyo cuando hay que discutir el presupuesto de gastos, se lo pido cuando haya que discutir el presupuesto de ingresos. Normalmente, todos los Grupos Parlamentarios aplauden a rabiar los incrementos de gasto en casi todo, especialmente en infraestructuras, y al mismo tiempo establecen una competición a ver quién ofrece la menor minoración de la carga tributaria, imprescindible para financiar ese gasto. Cuando les digo que espero su apoyo, lo espero para conseguir un equilibrio de los ingresos y los gastos que haga posibles las inversiones que todos deseamos hacer.

En cuanto a la política del agua, señor García-Arreciado, es cierto, no tenemos los mismos problemas que Europa, soy perfectamente consciente. Europa tiene la lluvia ácida —por cierto, que lluvia ácida hay también bastante por aquí y nosotros tenemos los problemas de la calidad del agua y de los residuos urbanos—. Por tanto, es importante que los prioricemos y les aseguro que en otras comparencias, si ustedes lo desean, podemos hablar de ello.

La señora Larrañaga ha dicho que me han faltado cosas sobre la política real. Señoría, me han faltado muchísimas cosas. Me acojo a su benevolencia para entender que, en una hora y diez minutos, soy incapaz —y creo que todo el mundo lo sería— de exponer exhaustivamente todo lo que puede interesar a SS. SS. sobre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, es imposible. He procurado ser genérico, conceptual, incidiendo en lo organizativo, y no he podido entrar a analizar todos los accidentes laborales que se han producido últimamente en el personal al servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y tampoco lo pretendía, pero quedo a su disposición para ir entrando en profundidad en los temas que ustedes consideren importantes.

¿Hay retrasos en el plan de ejecución de las carreteras? Sin duda, pero, señorías, las carreteras se hacen, entre otras cosas, con dinero, y es evidente que si las Cámaras deciden

recortar los presupuestos del Ministerio de Obras Públicas, eso incide en un retraso de la ejecución de la obra. Ya sé que ustedes no han decidido expresamente recortar el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero han decidido aumentar el gasto en pensiones y retribuciones de funcionarios y, al mismo tiempo, han pedido que no aumente la presión fiscal y que no aumente el déficit público. Desde los tiempos ya remotos en los que se inventó la suma, eso obliga a un ajuste a la baja en algunas otras partidas presupuestarias, que es nuestra responsabilidad aplicar.

En cuanto a la autopista Burgos-Málzaga, que ha sido sacada a colación por S. S. y también por el representante del PNV, la situación es la siguiente. Esta autovía se concede a Eurovías en 1974. Burgos-Armiñón está en servicio y son 84 kilómetros, quedan 76 entre Armiñón-Málzaga. Se prorroga la concesión hasta 1982. Ustedes deben saber que hay una fuerte oposición por parte de los ayuntamientos del valle del Deva a que se construya esta autopista; tan fuerte es esta oposición que el Gobierno vasco ha encargado un estudio a una consultoría, —si quieren les digo cuál—, que ha dictaminado que la inversión financiera necesaria para esto es inviable, porque tiene prevista para el año 2008 solamente una intensidad media diaria de 9.000 vehículos. De manera que ya tiene usted la solución, señor representante del PNV.

Por cierto, eso de que gobernando el PNV en Euskadi Dios se haya olvidado del País Vasco me parece muy duro de creer. Pero, independientemente de las prioridades divinas, le puedo asegurar que los socialistas no nos hemos olvidado del País Vasco.

En cuanto a la intervención —voy contestando en orden inverso, aunque me salte algunas cosas— del señor Vallejo, él ha hablado de «reparto equitativo de disponibilidades», «la estampita siempre les toca a los mismos», «injusticias históricas». Yo no he hablado de injusticias históricas. Son palabras excesivamente trascendentes. «Injusticia histórica» es una expresión de grueso calibre. No he pretendido decir que Andalucía haya sufrido injusticias históricas, pero seguramente sí ha tenido un grado de desarrollo menor. Me basta con eso.

Decir que Euskadi está marginada en materia de infraestructuras —con trece aeropuertos, tres capitales unidas por autopista, dos puertos...— Si la densidad media de infraestructuras con las que estuviera dotado el país entero fuera la del País Vasco, habríamos avanzado sustancialmente, habría supuesto un avance bastante importante.

De todas maneras, insisto, independientemente de lo que haga Dios, nosotros haremos todo lo posible para que el País Vasco sea capaz de afrontar el reto de la competitividad de su espacio. Pero, señoría, ¿con quién quiere competir el puerto de Bilbao? ¿Quiere competir con Burdeos o con otros puertos de la cornisa cantábrica, como Gijón o Santander? Lo pregunto.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Como usted bien sabe, señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: No es posible el diálogo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Perdone, señor Ministro. Por la tarde tenemos una interpelación y hablaremos.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Perfecto, pues entonces por la tarde, y en cualquier otro momento, estoy a su disposición para hablar de ello. Me preocupa el tema de los «interlands» de los distintos puertos de la cornisa cantábrica y cuáles son sus zonas de influencia y cuáles son las relaciones de inversión y competitividad que podemos establecer. Ya hemos hablado del proyecto Dax-Vitoria; ha quedado claro que no ha sido aprobado por la Comisión. En cuanto a que ustedes quieren solucionar el tema de puertos, supongo que también quiere cumplir con la Constitución —por supuesto, no hay ninguna duda de ello; he tenido amplias experiencias negociadoras con el País Vasco que me han confirmado en la absoluta creencia que tengo al respecto—. Lo que le puedo decir es que en materia de puertos podemos encontrar vías de colaboración que pasan por una autonomía de gestión que permita participar en la misma, no en la gestión, que tienen que hacerlo las empresas portuarias, sino en el común interés que puedan tener instituciones locales, públicas y semipúblicas, en la potenciación de los puertos. Con eso no habré inventado nada distinto de lo que han inventado los europeos hace muchos años. Cuento, por tanto, con su colaboración para este punto.

No he ido a Euskadi, es verdad, pero fíjese usted lo que me reprochan: que me muevo mucho. Unos me reprochan eso y otros que no lo hago lo bastante. Le aseguro que iré a Euskadi y estaré encantado de hacerlo y de tranquilizar, si es necesario, al Gobierno vasco o, por lo menos, de clarificar las opciones en las que estamos embarcados.

Señor Oliver, muchas gracias, sobre todo por aplaudir un concepto: la planificación, cuya importancia entiendo que usted, que representa de alguna forma una aproximación de economía de mercado a los problemas económicos, es capaz de destacar. Hay que planificar para poder cambiar. No es que antes no se planificara. Insisto, hay que planificar más globalmente. Esa planificación global debe incorporar los planes de las Comunidades Autónomas, si queremos que tenga algún sentido en el país que estamos construyendo, que es un país muy complicado, señor Oliver, y usted lo sabe; es un país extraordinariamente complejo y hemos de concertarnos continuamente con muchos interlocutores institucionales. Seguro que no he nombrado al Secretario de Estado del Agua y el Medio Ambiente porque sea valenciano, pero tampoco lo hubiera dejado de nombrar por ello. Por lo tanto, no se trata de buscar la región de España que más problemas de agua tiene, sino a una persona capaz, competente, que conoce Bruselas y que en ese sentido será capaz de racionalizar los problemas económicos de medio ambiente y de mantener un diálogo constructivo con la Comunidad Económica Europea y analizar la problemática del agua desde una perspectiva no sólo ingenieril, hidráulica, sino también económica. Estoy totalmente de acuerdo con que hay que llevar el agua no donde están las hectáreas, sino donde está la gente y donde esté la rentabilidad económica. Pero también la gente

puede estar en hectáreas que hoy no son rentables porque no tienen agua. No sabemos muy bien qué es primero, si el huevo o la gallina. Tendremos que intentar ponernos de acuerdo para actuar.

Izquierda Unida. Señor Andreu. Sabor agridulce. No. Ha quedado claro que no ha habido ninguna crítica, sino reconocimiento expreso a la labor de mis antecesores. Alguien ha hablado de herencia. Yo tengo que hablar de herencia. La que yo he recibido es muy positiva y muy constructiva. Yo sí voy a hablar de herencia porque los problemas que han resuelto los Ministros que han pasado por esos Ministerios son muy importantes y las iniciativas que han adoptado también lo son. Debo reconocer que desde el Ministerio de Hacienda las cosas no se ven igual que desde un ministerio sectorial. Por lo tanto, la perspectiva nueva que permite una mayor aproximación a los problemas puede hacer ver que algunas decisiones muy contestadas y discutibles en su día tienen un encaje más prometedor para un diseño de futuro. Me estoy refiriendo, ¿cómo no!, al cambio del ancho de vías. Usted dice: decisión discutible. Por supuesto que es discutible. ¿Hay alguna gran decisión política estratégica que no sea discutible, que tenga sólo ventajas? Tiene una cantidad extraordinaria de ventajas y de inconvenientes, de costes y beneficios alternativos. Se tomó y eso ha marcado el futuro de nuestro sistema ferroviario. Es un dato del problema. No lo discutamos más. Está ahí, y hemos de trabajar cara al futuro de acuerdo con esa decisión, sin pararnos a pensar si en su día otra hubiera podido ser mejor o peor, porque hubiera sido mejor para algunas cosas y peor para otras.

No creo que haya puesto en crisis el PTF, pero nos obliga a replantear muchas cosas de él. Como no soy amante de los nombres, sino de los contenidos, lo que le estoy proponiendo cuando pido una pausa de reflexión es —llámelo usted como quiera— una revisión de la planificación estratégica del ferrocarril en España. Estoy seguro que eso es también lo que usted pide.

Peso relativo del ferrocarril en la carretera. En España transportamos por tren sólo el 8 por ciento de las personas y el 7 por ciento de las mercancías. Parece increíble, pero es así. Desde ese punto de vista le dedicamos una hipercapacidad al tren. Pero ese siete por ciento es muy importante. El 18 por ciento lo es también. Naturalmente que el tren seguirá siendo un elemento decisivo en nuestra estrategia de transportes. Pero lo que nos proponemos hacer es clarificar las actuaciones en carreteras y en tren simultáneamente, porque son formas alternativas de transportar. Es un poco estéril que se embarquen en una competencia que acaba repercutiendo en el contribuyente.

Ha dicho usted: financiación privada y pública. Me permito señalarle una diferencia que para mí será clave. Una cosa es lo público y otra lo gratuito. Creo que hay que distinguir. Lo público, que es algo que creo que hay que defender para las infraestructuras de transportes en sus caracteres fundamentales, no tiene por qué ser necesariamente gratuito. Mejor dicho, gratuito, señoría, no hay nada. Lo que hay que distinguir es qué parte financiamos con impuestos, que pagan todos los españoles, independientemente de que usen o no esa infraestructura, y qué parte la pa-

gan los usuarios específicos de esa infraestructura. Eso es igual de relevante para el carácter público que para el privado. Yo me decanto por la propiedad pública de las infraestructuras de transportes, pero no estoy seguro de que tenga que decantarme igualmente por una financiación íntegramente a cargo del presupuesto, es decir, íntegramente a cargo del contribuyente genérico, medio, que puede o no tener un interés específico en esa infraestructura.

Si esperamos a que sea el contribuyente medio, es decir, el Presupuesto del Estado, quien financie todas las infraestructuras públicas, seguramente, con la pasión que tienen todos los Grupos Políticos por aumentar los ingresos públicos de este país, llegaremos tarde a muchas citas de la historia. Hay que plantearse si realmente no es posible encontrar mecanismos de financiación que, siendo públicos, sean mixtos en su componente presupuestaria y en su componente usuaria. Es sólo una idea, una reflexión que me parece interesante seguirla. Eso no pone en cuestión los planteamientos ideológicos acerca del papel relativo del sector público y del sector privado. Sí pone en cuestión la gratuidad, señoría, porque en Cataluña tenemos buenos ejemplos de la permanente apelación a la gratuidad de todo por parte de gente que se pasa la vida pidiendo menos ingresos para las Administraciones públicas y que prometen crear autopistas libres de peaje dentro de 10 años, pero, de momento, las dos que han hecho las han hecho de peaje. Eso —y todo el mundo sabe a quién me estoy refiriendo— es un buen indicador de la verosimilitud de las políticas que tenemos que seguir en materia de infraestructuras.

No he hablado de viviendas, y no lo he hecho a propósito, no porque no sea mi competencia como Ministro que también soy de la vivienda, independientemente de los aspectos fiscales y financieros que corresponden, cómo no, al Ministerio de Economía y Hacienda; y no lo he hecho porque cualquier definición por mi parte en este momento hubiera sido prematura, en la medida en la que el propio Presidente del Gobierno hará públicas, cuando lo estime oportuno, los resultados de un proceso de reflexión que el Gobierno está llevando a la práctica para concretar los planteamientos de acción gubernamental necesarios para conseguir los objetivos que en esta materia determina el programa político de mi Partido. Como no puedo entrar ahora a explicar lo que corresponde a otras instancias hacerlo en su momento oportuno, he preferido aislar este tema y entrar a discutirlo cuando el Gobierno haya tomado una posición que no me corresponde sólo a mí definir y enunciar.

Estoy muy de acuerdo con lo que usted dice y con lo que ha dicho el representante del CDS, extraordinariamente de acuerdo. Les agradezco no solamente la inteligencia de su análisis, sino también la forma de plasmar incluso las posibles discrepancias. Creo que planteamientos como los suyos, señores Diputados, dan sentido y utilidad al debate parlamentario, porque le dotan de contenido, porque se discuten alternativas, ideas, conceptos, en vez de limitarse única y exclusivamente a una cascada de descalificaciones y malos humores que ciertamente no sirven para nada, al menos para mí son de absoluta inutilidad. Por tanto, creo que tendremos que hablar en cuanto a la materia de la vi-

vienda y estoy a disposición de esta Comisión para que, tan pronto como el Gobierno haga público su programa, pueda venir aquí a explicarlo y a debatirlo. Simplemente, he creído que hoy, por las razones coyunturales que les he explicado, no era el momento oportuno. Pero que la política de vivienda no se puede hacer aparte de la política de suelo y de la política de transportes y que hay que actuar sobre la política de alquiler, como ha indicado S. S., estamos muy de acuerdo, tan de acuerdo que estoy convencido de que ustedes no podrán sino aplaudir las propuestas que haga el Gobierno en el desarrollo del programa de mi Partido.

Las autopistas de peaje son caras, carísimas, las más caras de Europa. No me duele prenda alguna en reconocerlo. Son las autopistas que tienen las tarifas más altas de Europa. Algo tendrá que ver con cómo se financiaron y para quién fue un negocio el construirlas, pero hay unas restricciones legales que ligan a la Administración con los concesionarios, en función de unos convenios, contratos santificados, imposibles de modificar, a no ser que quisiésemos rescatar la concesión, cosa que es financieramente imposible, y yo no puedo sino lamentar con usted el proceso en que nuestro país ha vivido la implantación de esta clase de infraestructuras.

Algunos Grupos han pedido un ministerio de medio ambiente. No digo yo que no tenga una lógica sustantiva, pero no todos los países europeos tienen ministerios de medio ambiente. Hay algunos que los tienen y otros que no. Generalmente, lo asocian con otra función. Bélgica, por ejemplo, tiene un Ministerio del Medio Ambiente y la Condición Femenina. No sé por qué, pero lo tiene así. Inglaterra tiene un Ministerio del Medio Ambiente y la Fiscalidad Local. Tampoco sé muy bien qué tiene que ver una cosa con la otra, pero lo tiene así. Quiero decirle que normalmente el medio ambiente está asociado con otra clase de políticas y que, hoy por hoy, me parece razonable que esté no en el ministerio que desordena, sino en el ministerio que afecta y que el Ministro responsable del área, con la ayuda de su secretario de Estado, deberá velar para que esta forma de afectar a la naturaleza sea compatible con los objetivos que nos proponemos.

Al representante del CDS quisiera decirle que estoy de acuerdo con casi todo lo que ha dicho. Es una lástima que ya haya nombrado Director General de la Vivienda, porque tiene unos puntos de análisis que me parecen no solamente muy constructivos, sino técnicamente muy completos.

También le agradezco que haya remarcado de mi intervención —que por lo que veo no es tan hueca como la que ha causado la decepción de los Diputados del PP— que destaque la atención a la ciudad y al territorio. De hecho, este Ministerio podría llamarse de la ciudad y el territorio, porque englobaría de una forma mucho más sintética y completa lo que estamos haciendo: cómo organizamos lo que desde el punto de transportes, comunicaciones, vivienda, urbanismo, agua, medio ambiente, afecta al fenómeno urbano y al fenómeno de la ordenación territorial. Por eso se debe y se puede valorar el medio ambiente y habrá que prever un esfuerzo muy grande de inversión en manteni-

miento de carreteras. En España siempre aplaudimos la inversión y luego olvidamos el mantenimiento. Estamos haciendo un esfuerzo gigantesco en inversión en carreteras que nos obligará a mantener presupuestos muy importantes si queremos mantener operativa esa red. No estoy seguro de que en su día se aplauda, y con igual énfasis, la política de conservación que la política de construcción, por el paradigma del gasto corriente y del gasto de inversión, al que tan aficionados son en algunos debates presupuestarios.

Su señoría muestra su preocupación por las cercanías. No me importa, no me duelen prendas reconocer que hay que revisar la política de transportes interregionales en alta velocidad, en infraestructura y en material móvil para hacer que ambas anden a la misma velocidad, para que sean compatibles, para que se coordinen. Si es necesario estructurar los programas de actuación para poder hacer énfasis en el transporte de cercanías, para ese esponjamiento de la ciudad, que es un factor determinante de la disminución del coste del suelo, naturalmente que asumiré el riesgo político y los inconvenientes que pueda tener el hacerlo.

En cuanto a la directiva de «hábitat», Correos y Telégrafos, veo que una mayoría importante de las intervenciones apoyan la conversión de Correos en un organismo gerencial. Hoy por hoy no lo es. Sigue siendo una dirección general y seguirá siéndolo hasta que no seamos capaces de aprobar el estatuto que desarrolle la Ley de Presupuestos. Espero que eso lo podamos hacer razonablemente de aquí al verano. Esto es básicamente lo que creo que debo y puedo contestar a los distintos Grupos que han intervenido.

En el caso de Convergència ha habido dos intervenciones. Por favor, amplíe los cien días de confianza, porque le aseguro que dentro de cien días tendrán las mismas razones y argumentos que ahora para criticar el funcionamiento de Correos. Desde luego, si a ustedes les divierte —y parece que a alguien le divierte— establecer aquí el anecdotario causal y cotidiano de los problemas que hay en la gestión de Correos, pueden convocarme todos los días durante muchos meses, porque, sin duda alguna, esa problemática no se resolverá por arte de magia. Ni Telefónica tampoco. Lo que hay que saber es si los ritmos de cambio son positivos, si estamos avanzando o no y qué piedra le estamos poniendo en el camino, pero no se puede pretender que esto se resuelva en cien o en mil días porque ha llegado un Ministro distinto a los anteriores. No tengo ningún poder taumáturgico. Por tanto, intentaré movilizar las energías de los gestores públicos y la colaboración de los trabajadores de los servicios, pero será un camino lento y lleno de dificultades.

Quizás haríamos bien todos no recurriendo sistemáticamente al chascarrillo, señor Recoder. Eso de que los teléfonos no se ven, pero tampoco se oyen, está bien porque forma parte del gusto un tanto masoquista del español por recrearse en las cosas que no funcionan. No es cierto que los teléfonos no se oigan. Hay muchos teléfonos que no se oyen —entre ellos el mío, que tienen una interferencia musical provocada por una antena de radio que está invadiendo una zona del espectro radioeléctrico que no debiera—, pero usted no puede ponderar —y quizá sería bueno que

lo dijéramos— que se oyen hoy algo más que ayer, porque en el año 1985 en este país había 24 líneas telefónicas por mil habitantes, en el año 1990 hay 32 y en el año 1991 nos proponemos que haya 35 y en 1993 habrá 40.

Luego se deben oír algo más, puesto que antes había 24 líneas por mil habitantes y ahora hay 31, se oye exactamente un 20 por ciento más, señorita. Y si en el año 1985 había 520.000 españoles en lista de espera en los teléfonos y ahora son escasamente 300.000, hay 220.000 españoles más que oyen el teléfono. Creo que eso hay que ponerlo de relieve. El compromiso gestor que Telefónica asume y que el Gobierno le exige y establece, es que a finales de 1993 la lista de espera telefónica se haya reducido en cantidad y duración a la lista friccional que siempre se produce por razones inevitables de ajuste de banda. Pero, por favor, no nos recreemos en el mal funcionamiento de las cosas y valoremos los progresos que se hacen cuando se hacen.

Post-1993, me corrijo, post-1992. Para mí es idéntico el post-1993 que el post-1992. El año 1993 todavía tendrá los efectos benéficos de la sombra de 1992, pero este Ministerio tiene que empezar a pensar en el post-efemérides. Cuando haya pasado la conjunción astral de 1992 y hayan ocurrido los fenómenos que se han dado cita en España en una circunstancia realmente irrepitable, este país tendrá que seguir funcionando y tendremos que seguir haciendo muchas cosas.

Yo he dividido el Ministerio en dos áreas: los señores que tienen que preocuparse de ejecutar lo que ya está decidido hasta 1993, que es una tarea ingente pero que no requiere gran esfuerzo planificador porque ya está decidido lo que hay que hacer, simplemente hay que hacerlo; y los que tienen que pensar en qué haremos después. Son dos tareas distintas. No se pueden encargar a la misma persona ni a la misma organización. Por lo tanto, me apunto al post-1992 o al post 1993, porque ahora hay que ejecutar lo que tenemos decidido, pero tenemos que decidir lo que tendremos que hacer dentro de dos años. Hemos de programar el futuro y, para ello, hace falta gente que se anticipe.

Le rogaría, señor Sedó, que en materia de tarifas hiciésemos gala de una cierta racionalidad. Yo sé que es rentable asomarse al país en este momento de campaña electoral y excitar desde la desinformación los comportamientos reactivos de la ciudadanía en cosas tan sensibles como las tarifas telefónicas. Pero su Grupo parlamentario solicitó en el debate del estado de la nación, y lo solicitó con razón, una disminución urgente importante de las tarifas telefónicas internacionales, porque argumentó, con razón, que muchas empresas no se instalan en España porque no pueden soportar el coste de competitividad que implica una tarifa exageradamente alta. Y porque tenían razón en su petición, se han disminuido las tarifas internacionales en un 20 por ciento. Y porque era absurdo que llamar de Hospital a Barcelona costara 21 pesetas los tres minutos, mientras que llamar de una punta a otra de Barcelona costara 3,9 pesetas, es por lo que hemos dividido por 3 las tarifas de los grandes núcleos interurbanos y ahora vale 7 —cuando antes valía 21—, a costa de incorporar 3,9 pesetas por cada llamada urbana, cualquiera que sea su duración.

Creo que todos tenemos la responsabilidad de que si es-

tamos pidiendo que bajen las tarifas internacionales y no queremos que Telefónica se financie con impuestos, y queremos que haga una inversión de 700.000 millones al año, a ver de dónde diablos sacamos los medios para hacerlo. Yo debo reprochar cariñosamente a su Grupo político que cede con mucha frecuencia a la tentación de la gratuidad, proclamando que todo debe ser gratuito u ofrecer planteamientos de precios, que no se corresponden con los costes que cuesta producir los bienes que se pide que entren en la esfera de lo que he denominado la cultura de la gratuidad.

Puertos y costas. Si usted me demuestra fehacientemente que el Director General de Puertos ha dicho en su condición de tal, públicamente y con carácter formal, que para que se haga tal obra pública en algún sitio tiene que haber una victoria electoral socialista, tomaré las medidas oportunas. Pero me tiene usted que demostrar que ha sido en las condiciones que yo le digo, porque si es en otras condiciones, le pediré que predique usted con el ejemplo. Porque si es en condiciones de informalidad, si aplicáramos la regla que usted pide, al Gobierno de la Generalidad no le quedaría un solo cuadro, porque tendrían que haberlos cesado a todos. Y como en ese nivel de informalidad usted puede decir lo que quiera y yo lo que quiera, mejor es que no digamos nada ni el uno ni el otro. Si de verdad un director general de mi Ministerio ha hecho una oferta pública y formal, hablando como director general y de una manera estricta, de que una obra pública lleva asociada una exigencia de voto, no seguirá siendo director general de mi Ministerio. Pero tiene usted que demostrarme que ha ocurrido en esos estrictos términos. Y si no ha sido así, tiene usted que abstenerse como Diputado de plantear públicamente ese tema en una sesión pública del Congreso de los Diputados.

Vivienda estamos de acuerdo con ustedes, paradójicamente, estamos muy de acuerdo con las intervenciones que han tenido sobre esta materia. Posiblemente la única discrepancia es que hay una confusión por su parte. En el año 1990 no se han construido 90.000 viviendas nuevas VPO subvencionadas. Ya quisiéramos ¡Ojalá! Los programas de financiación de las viviendas VPO no han alcanzado ese objetivo.

En segundo lugar, el programa del Partido Socialista no se refiere a la vivienda de VPO subvencionada en los términos del cinco por ciento para familias de renta muy modesta. Eso ya existe como programa del Gobierno y se va a potenciar. Se está hablando de una política que amplía el espectro de actuación pública en el mercado de la vivienda, orientada más a clases medias dentro de una revisión general de la política de la vivienda.

Por tanto, no se puede decir: Como ya han hecho ustedes 90.000 actuaciones, simplemente están prometiendo 10.000 más. Porque ni estamos haciendo 90.000 actuaciones —el año pasado creo recordar que se culminaron entre 50 y 60.000 viviendas, creo que 56.000— ni estamos hablando de la misma política. Pero me estoy anticipando; ya lo plantearé en esta Comisión, si lo estiman oportuno SS. SS., cuando el Gobierno haya hecho público su programa de vivienda, en lo que estoy trabajando junto con el Ministro de Economía y Hacienda.

Una última observación referente al Grupo parlamentario Popular. Señorías, de verdad, lamento su tono y su actitud. Creo que no es constructiva y que hay pocas cosas de las que ustedes han dicho que merezcan la respuesta de un Ministro en esta primera intervención ante la Comisión.

Hay, sin embargo, diferencias de estilo y de talante que no puedo por menos de recoger. Hay alguna cosa concreta a la que sí creo que debo y puedo contestar, porque ilustra bastante sobre lo que es el método Ollendorf. Es el tema del parque natural de Aigües Tortes. No está la señora Diputada interpelante. Ruego a sus compañeros que le transmitan la respuesta, que es muy fácil. Es un parque natural competencia del Gobierno de la Generalidad de Cataluña. El Gobierno de la nación no tiene nada que decir. Y si dijera algo, estaría invadiendo las competencias de otro Gobierno.

Pero esas decisiones se toman en un Parlamento, donde hay grupos políticos. Y en ese Parlamento votaron a favor de la reducción del parque CiU y el Grupo Popular y votó en contra el Grupo Socialista. Señoría, ¿cómo se puede venir aquí citando al señor Ollendorf y protestando porque se haya reducido un parque natural cuando el partido político al que se pertenece vota a favor de esta reducción y el del Ministro interpelado vota en contra? Ese es el ejemplo paradigmático de la aplicación del método Ollendorf elevado al cubo.

Claro que a lo mejor es por esta razón por la cual el señor Aznar ha decidido purgar a todos los responsables del PP en Cataluña, y si es así, el medio ambiente habrá ganado una batalla. **(Risas.)**

Dice la señora Estevan Bolea: Nosotros no estamos a favor de recaudar nada. Ya me había dado cuenta de que ustedes no están a favor de recaudar nada en ninguna parte. Eso sí, protesta porque no aplicamos la tasa de vertidos, pero como se da cuenta a continuación de que ha tenido un desliz, intelectual quiero decir, y protesta porque no se recaude, añada inmediatamente: ¡No estamos a favor de recaudar nada! Pues mire usted, señoría, hay que estar a favor de recaudar algo, porque si no es imposible llevar a la práctica ninguna política medioambiental desde ningún diálogo, sea éste marxista o de otra naturaleza. Y como S. S. no ha tenido la amabilidad de esperar a escuchar mi respuesta, se la daré personalmente con respecto a los temas competenciales entre Estado y comunidades autónomas.

A la señora Martínez Saiz. Señoría, usted tiene el estudio que tiene y yo no se lo voy a cambiar ni voy a pedir que lo cambie, pero aunque me corresponda obligatoriamente aguantar sus regañinas, tenga la seguridad de que no me voy a convertir en un terapeuta de su carácter. Por tanto, no tengo nada que contestarle al aserto de diatribas con el que usted ha acogido mi presencia en esta Comisión. Y si está usted harta, pues paciencia y a barajar, señoría. **(Risas.)**

En cuanto al señor Camisón, tampoco hay gran cosa que merezca la pena contestarle, porque esta serie de acusaciones genéricas sobre corrupción, irregularidad, anomalía, panfleto, desafuero, manipulación, pelillos a la mar... Mire usted, señoría, es que me desarma usted, ¿no? Yo tenía un

alumno que venía a verme y me decía: Profesor, explíqueme usted la lección. Yo le preguntaba, ¿qué es lo que no has entendido? Y él me respondía: no he entendido nada. Pues si no has entendido nada es que no has estudiado nada; por tanto, vete y vuelve cuando haya algo concreto que no entiendas, y entonces trataré de explicártelo. Con usted, señoría, me pasa lo mismo. Con este lenguaje tabernario que usted utiliza: telefonazo, catastrazo, desafueros, broncas en los ceses, irregularidades, inoperancias, nombramientos irregulares, favoritismo... ¡es que me es imposible! Con la mejor de las voluntades no puedo contestar, señoría. ¿Qué quiere usted que le conteste? Como no quiero entrar en su estilo ni en su actitud, no me queda más remedio que rogarle que la próxima vez venga usted con la lección un poco más estudiada y entonces podré contestarle a alguna cosa en concreto. **(La señora Martínez Saiz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS. SS. no hay turno de réplica y, además, dada la hora, yo creo que no sería aconsejable introducir ningún tipo de turno. Dice el Reglamento que en casos excepcionales podría plantearse alguna aclaración telegráfica, una por grupo.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, para una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S. S. la palabra.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Como una de las peticiones de comparecencia de mi Grupo, hecha hace cinco meses, era la de que el Ministro viniera a esta Comisión a explicar la política en materia de viviendas y está hecha desde diciembre, y ahora al parecer el Ministro Borrell, que tanto sabe, no está en condiciones de explicarnos aquí la política de vivienda del Gobierno socialista hasta que no la haga pública el número «one», sintiéndolo muchísimo quiero que esta petición de comparecencia quede viva, porque faltaría más que cuando nosotros pedimos una comparecencia para que se nos explique algo no se nos explique y tengamos que venir aquí a oír lecciones de personas que nos las dan como si encima nos las dieran gratuitas, señor Ministro. Mire usted, nosotros estamos aquí para...

El señor **PRESIDENTE**: Estamos en una intervención de orden.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí, sí, señor Presidente, precisamente por eso, porque resulta...

El señor **PRESIDENTE**: Caben dos opciones para solucionar ese tema: el que quede viva alguna de estas iniciativas o el que ustedes formulen una nueva.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: No, no, señor Presidente, es que yo solicito aquí que quede viva, pero reclamando que después de cinco meses el Ministro del Gobierno socialista es incapaz de venir a esta Cámara y a esta Comisión a exponer la política de vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún inconveniente por parte de la Presidencia en que quede viva esa iniciativa.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Y otra cuestión de orden, que también creo que es importante. Yo no vengo aquí, al Parlamento, señor Presidente, a que el señor Ministro de Obras Públicas se permita opinar sobre el carácter...

El señor **PRESIDENTE**: Esa no es una cuestión de orden.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Bueno, pues en algún momento habrá...

El señor **PRESIDENTE**: Si hay alguna intervención, por parte de su Grupo, de aclaración, la hacen en este momento o usted o el señor Camisón.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Muy bien.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón; por favor, telegráficamente, medio minuto.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Gracias, señor Presidente.

Es la primera vez, señor Ministro, que veo calificar de patológica una labor estricta y constitucional de oposición parlamentaria. La real patología, señor Ministro, está en quien se pica y, como consecuencia de esa situación personal suya, desbarra opinando así.

Sin embargo, su señoría ha tenido momentos lúcidos, por ejemplo cuando ha dicho que no puede hacer milagros en Correos. Es decir, inconscientemente usted ha ratificado aquí en esta Comisión que sus predecesores dejaron Correos hecho un desastre.

No entendemos, señoría, su orgullo por la marcha de Telefónica, cuando todo el mundo sabe que esa bajada de la lista de peticiones está fundamentada sobre todo en que el precio de instalación de líneas nuevas se ha duplicado y en que la demanda ha caído ostensiblemente. Telefónica ha superado el billón de pesetas de endeudamiento y, por tanto, tampoco es momento de presumir de la gestión de esta Compañía, cuando además ha llegado al 10 por ciento de beneficios pero con resultados totalmente atípicos, puesto que se incluyen en ellos la venta de la participación por ejemplo de Telettra Española.

El señor **PRESIDENTE**: Ha consumido ya su tiempo, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: No, señor Presidente. Le ruego un poco de flexibilidad, que es lo que había prometido el señor Presidente, habida cuenta de la trascendencia de los temas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, son las dos horas y cuarenta y ocho minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy bien, señor Presi-

dente, pero no creo que ante la trascendencia de la situación el tiempo puede ser tan importante.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, sus antecesores, también sacándose de la manga decidieron solucionar el problema aeroportuario de Madrid estableciendo una ampliación monstruo de Barajas, y cuando nosotros hemos intentado averiguar las razones de ello, el Gobierno no nos ha dado ningún razonamiento que haya obligado a tomar esa decisión. No tenemos tiempo en este momento para debatir este tema, algún día quizá lo tengamos, pero lo curioso es que cuando el Gobierno nos contesta diciendo que no ha tenido razones para elegir una opción entre otras, porque no las ha comparado, dice la siguiente frase: No lo hemos hecho porque se ha realizado de una forma fraccionaria y no lo hemos recogido documentalmente, y sobre todo porque no estábamos preparados para que esta decisión se tomara de una forma crítica. ¿Ve usted como la obsesión por parte del Gobierno Socialista es que es patológico hacer oposición?

Nosotros creemos que este tema —y podíamos sacar muchos más— de la solución que se dé al aeropuerto de Madrid está pendiente de un debate en esta Cámara, como está pendiente de que se traiga también el plan de aeropuertos.

Y ya termino, señor Presidente. Tengo mucho que decir con respecto a los problemas del Plan SACTA, algún día hablaremos de ello, o del transporte ferroviario, pero sólo voy a decir una cosa y es que el transporte ferroviario y Renfe, en estos momentos, y usted lo sabe, tiene una deuda de 900.000 millones de pesetas que se ha generado en los últimos años.

El Presidente de Renfe saliente se ha ido por supuesto al Ministerio de Sanidad, pero la situación financiera de Renfe la ha dejado inmersa en la UVI. Hablaremos otro día de estos temas, puesto que hoy no tenemos tiempo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra aclaración? (Pausa.) Señor Sedó, por favor telegráficamente.

El señor **SEDO I MARSAL**: Gracias, señor Presidente.

Simplemente quería decir que nuestro Grupo no ha hablado de Correos y en cambio el señor Ministro lo ha asimilado con nosotros.

En cuanto al tema de tarifas telefónicas, también ha podido introducir el mismo por el simple hecho de que yo he dicho que el debate de tarifas ya se realizó. Pero no he hablado de nada más, y en cambio usted lo aprovecha asimilándolo con el tema de la gratuidad, de lo que si tuviésemos tiempo hablaríamos.

Tampoco Aigües Tortes es un tema que entra en la cuestión, pero no es exactamente lo que ha dicho la Diputada antes ni lo que dice el señor Ministro, porque ha sido una ampliación de otra forma.

Ahora, concretando en el tema de demostrar lo del Director General de Puertos y Costas, le puedo repetir la ex-

plicación que he dado, que todos los grupos políticos, que todos los ministros, presidentes y conçellers de Generalitat hacen precampañas, que si hubiese alguien que se hubiese inhibido, yo le puedo asegurar que se hubiese pedido la dimisión por su Grupo parlamentario correspondiente en Cataluña. Yo he traído un caso muy concreto que estos días en la zona sale en toda la prensa: nuestro Grupo parlamentario no ha hecho ninguna actuación, pero le puedo decir que en estos momentos sé que hay presentada una actuación en la Junta Electoral por parte de otro grupo que no está en el Ayuntamiento de Tarragona. Este proceso que pueda tener la Junta Electoral le podrá demostrar a usted si se ha procedido bien o se ha procedido mal.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Me veo en la obligación de solicitar y exigir al señor Ministro que haga una referencia a la cuestión que entra dentro del orden del día, puesto que el debate de política general está agotado, pero la propuesta del CDS de comparecencia se refiere a un tema monográfico que sale de la política en general, que se refiere a la opinión del Gobierno sobre la Ley de Arrendamientos Urbanos y la derogación del llamado Decreto Boyer y el marco financiero de ayudas a la vivienda.

Creo que, al menos, una referencia a este tema monográfico que sale de lo que es la política en general, creo que debería hacerse para cumplir por lo menos el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Borrell para dar todas estas aclaraciones.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Sólo un minuto, señoría, con muchísimo gusto.

Creo que el representante del Partido Popular ha planteado un problema concreto muy importante: Barajas. Sobre este tema, señoría, está a su disposición toda la información que podamos suministrar y estoy a su disposición

para comparecer en esta Comisión con el tema monográfico Barajas. ¿Qué hacemos con Barajas? ¿Cuál es la mejor solución? Ese no es un debate ideológico; ese es un debate técnico. Vamos a ver si somos capaces de definir la mejor de las soluciones y, al final, cada cual tomará su responsabilidad, pero sobre este aspecto concreto, señoría, puesto que se trata de un tema importante, ruego a la Comisión que tome nota de mi deseo de comparecer ante ella con el tema monográfico Barajas, soluciones posibles y mejor solución.

Señoría, no puedo contestar a todo, pero, ¿qué hay: menos españoles o más teléfonos? Si en 1985 había 24 teléfonos por mil españoles y ahora hay 32 por mil españoles, ¿qué pasa? ¿Hay menos españoles o hay más teléfonos? Pues si hay más teléfonos, señoría, alguna mejoría se habrá producido en el servicio telefónico.

Tiene usted razón: me han pedido que comparezca sobre el tema de la vivienda, pero yo creo que lo prudente, dada la hora y dadas las circunstancias que he explicado, es que se me convoque para hablar del tema de la vivienda, cuando SS. SS. deseen y con mucho gusto explicaré lo que ahora sería un conjunto de conjeturas que no tendrían una definición suficientemente concreta para que mi explicación fuera del agrado de las señoras y señores Diputados.

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

Se levanta la sesión.

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

---

La Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en su sesión número 40, celebrada el día 7 de mayo de 1991, no contó con la presencia de taquígrafos al coincidir con reuniones de otras Comisiones de la Cámara, motivo por el que no existe «Diario de Sesiones» de la referida sesión número 40.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961