



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 310

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 51

celebrada el martes, 1 de octubre de 1991

### ORDEN DEL DIA

	<u>Página</u>
Elección de la Mesa de la Comisión .....	8782
Proposiciones no de ley:	
— Por la que se insta al Gobierno a desarrollar el acuerdo firmado en julio de 1988 entre la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y el Ayuntamiento de Alicante en relación con la reordenación de las instalaciones ferroviarias y a mantener el paso a nivel en la Gran Vía. Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 117 de 8-11-90) (número de expediente 161/000144) .....	8783
— Por la que se insta al Gobierno a elaborar un estudio para la remodelación de la estación del Carmen, de Murcia, teniendo en cuenta las alegaciones y aportaciones realizadas por los vecinos de los barrios afectados y a gestionar la financiación precisa para la puesta en práctica de la alternativa elegida en un plazo máximo de 3 años. Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 120, de 16-11-90) (número de expediente 161/000153) .....	8787

	Página
— Relativa a la línea de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) Puigcerdá-Barcelona. Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 149, de 8-2-91) (número de expediente 161/000172) .....	8789
— Para que el Congreso de los Diputados acuerde la comparecencia del Ministro de Obras Públicas y Transportes, ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, para informar sobre el contenido de los estudios, actualmente en curso, sobre «las relaciones ferroviarias del Norte y Noroeste de España» y «La necesidad de actuaciones en el corredor ferroviario de Pajares», así como de sus conclusiones, una vez finalizados los mismos, especialmente en relación con la denominada variante de Pajares. Grupo Parlamentario Socialista («B. O. C. G.», Serie D, número 182, de 9-5-91) (número de expediente 161/000222) .....	8793
— Por la que se insta al Gobierno a que, dentro del primer cuatrimestre de 1992, presente en la Cámara un proyecto de ley General de la Edificación, en el que se regulen todos los aspectos que tiendan a garantizar la calidad de los edificios y la actuación y responsabilidades de cuantos agentes intervienen en la realización de los mismos. Grupo Parlamentario Socialista («B. O. C. G.», Serie D, número 211, de 5-9-91) (número de expediente 161/000258) .....	8796
— Por la que se insta al Gobierno a remitir a la Cámara, antes del 30 de septiembre de 1991, un proyecto de ley de ordenación de la edificación, que regule los principios básicos y los requisitos esenciales de la actividad edificatoria. Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 202, de 28-6-91) (número de expediente 161/000250) .....	8797
— Por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, remita a la Cámara un plan que modifique el actual sistema de libramiento de fondos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a las Comunidades Autónomas para el pago de las subvenciones derivadas del Plan Cuatrienal 84/87, y que prevea el pago definitivo de las ayudas económicas que aún se adeudan, derivadas del Plan Trienal 81/83, en materia de viviendas de protección oficial. Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 202, de 28-6-91) (número de expediente 161/000249) .....	8801
<b>Comparecencias:</b>	
— Del Señor Presidente de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A., CAMPSA (Díaz Fernández), para informar sobre la segregación y reparto de activos de la Compañía y la política a seguir en el futuro. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/000996) .....	8803
— Del señor Director General de Aviación Civil (Bujía Lorenzo), para informar sobre el contenido del Plan Director del Aeropuerto de El Altet (Alicante), así como de las previsiones que la Administración tiene respecto de este Aeropuerto y de todos aquellos que mantienen un fuerte tráfico turístico. Grupo Parlamentario del CDS (número de expediente 212/000999) .....	8814

Se abre la sesión a las 10 y cinco minutos de la mañana.

#### ELECCION DE LA MESA DE LA COMISION

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, comienza la sesión de la Comisión de Industria, cuyo primer punto del orden del día es la elección de dos miembros de la Mesa al haber presentado su dimisión don Blas Camacho Zancada y don Francisco Tomey Gómez.

Vamos a proceder sucesivamente a las dos elecciones. Ruego a los portavoces de los distintos grupos parlamentarios que suministren por escrito a la Mesa las sustituciones —en el caso de que las haya—, puesto que la votación ha de ser nominal.

A continuación se van a distribuir las papaletas. (Pausa.)

Señoras y señores diputados, vamos a proceder a la votación para el puesto de Vicepresidente segundo de la Mesa. Los señores diputados serán llamados, por el señor Secretario y, a continuación, depositarán su voto en la urna.

Se procede a la votación nominal. (Pausa.)

**Efectuado el escrutinio, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Por 10 votos a favor y 20 en blanco, queda proclamado Vicepresidente segundo de esta Comisión don Francisco Tomey Gómez, a quien le ruego pase a ocupar su nuevo puesto.

Quiero agradecer en este momento a don Blas Camacho la colaboración que siempre ha mostrado en los trabajos de esta Mesa como Vicepresidente segundo y deseo

que, en su nueva andadura, sigamos contando con su colaboración.

Puesto que don Francisco Tomey ocupaba el puesto de Secretario segundo tenemos que proceder a la votación de este puesto, que vamos a realizar exactamente por el mismo procedimiento.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, hay una nueva sustitución por parte del Grupo Popular que paso a entregar a la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Se procede a la votación nominal. (Pausa.)

#### Efectuado el escrutinio, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Con once votos a favor y veinte abstenciones, queda proclamado Secretario segundo de la Mesa don Pedro Martínez Arévalo, a quien rogamos pase a ocupar su nuevo puesto. Damos nuestra más sincera enhorabuena a ambos diputados electos.

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DESARROLLAR EL ACUERDO FIRMADO EN JULIO DE 1988 ENTRE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) Y EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE EN RELACION CON LA REORDENACION DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS Y A MANTENER EL PASO A NIVEL EN LA GRAN VIA. GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000144)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, debate y votación de proposiciones no de ley. A continuación, entramos en la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a desarrollar el acuerdo firmado en julio de 1988, entre la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y el Ayuntamiento de Alicante, en relación con la reordenación de las instalaciones ferroviarias y a mantener el paso a nivel en la Gran Vía, planteada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su presentación, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Como se explicita en la propia exposición de motivos de la proposición no de ley, en mayo de 1987 se firmó un acuerdo entre la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalidad Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante para la construcción de un paso elevado en la Gran Vía sobre la línea de RENFE Madrid-Alicante.

Actualmente —decíamos—, en octubre de 1990, el citado paso a nivel estaba construido. Sin embargo, en la cláusula tercera del Acuerdo se fija que, con el fin de conseguir la máxima eficacia del proyecto, el Ayuntamiento

construirá, simultáneamente a las obras de este Acuerdo, el tramo de la Gran Vía que sea necesario para dar funcionalidad al paso superior, y, una vez puestas en servicio las obras, clausurará el paso a nivel existente entre la calle Ausó y Monzó.

Por parte del Ayuntamiento —repito—, en octubre de 1990, no se habían terminado las citadas obras, pretendiendo cerrar el citado paso a nivel de la calle Ausó y Monzó. Simultáneamente, en julio de 1988, se firmó un acuerdo entre RENFE y el Ayuntamiento de Alicante para ordenar las actuales instalaciones ferroviarias con una nueva ubicación de la estación de Madrid y un conjunto de actuaciones urbanísticas sobre la ciudad. Este acuerdo está sin desarrollar, habiéndose comunicado únicamente un avance de plan especial.

El cierre del paso a nivel citado significa dificultades importantes para la comunicación con el centro de la ciudad de los barrios de Santo Domingo y La Florida, así como dificultades de uso de las dotaciones del barrio de San Blas. Los vecinos de los citados barrios se han movido recientemente contra el cierre de ese paso elevado, por las razones antes citadas.

Izquierda Unida, estando de acuerdo con la filosofía de eliminación de los pasos a nivel en área urbana, consideraba que, mientras no se desarrollara el acuerdo entre RENFE y el Ayuntamiento de Alicante y no se conociera definitivamente la reubicación de la estación de Madrid y el conjunto de medidas urbanísticas, deberían satisfacerse las peticiones de los vecinos de los barrios citados. Esto lo decíamos en octubre de 1990 y la situación actualmente no se ha modificado.

En la cláusula tercera del acuerdo firmado entre la Consellería de la Generalitat valenciana y RENFE, a la que hacíamos alusión, se decía que se tendría que producir una prolongación de la citada Gran Vía para dar funcionalidad a ese paso, o bien hacer un vial paralelo a la vía del tren para conectar la calle Ausó y Monzó, pasando por el citado puente y conectándolo con la calle Santo Domingo, además de retranquear las vías del tren o hacerlas subterráneas.

El hecho es que, repito, la situación no se ha modificado, y de ahí el tenor literal de la proposición no de ley que presentamos que, en su primer punto, dice: «Desarrollar el acuerdo firmado en julio de 1988 entre RENFE y el Ayuntamiento de Alicante.» En su segundo punto, en el que hay una omisión, se dice: «Mantener el paso a nivel en la Gran Vía» —además del de Ausó y Monzó al que reiteradamente nos estamos refiriendo en la exposición de motivos— «mientras no se realicen, con la mayor premura posible, las obras de infraestructura necesarias para asegurar la comunicación entre los barrios de San Blas, Santo Domingo y La Florida con el centro de la ciudad de Alicante. Así como, se conozca la ubicación definitiva de la estación de Madrid y el resto de las actuaciones urbanísticas».

Señor Presidente, señorías, el tráfico en la ciudad de Alicante como en la mayoría de las ciudades del Estado español, y probablemente, de todos los países desarrollados, presenta graves dificultades. Esta proposición no de

ley que planteamos, y que firmaron RENFE y el Ayuntamiento de Alicante en el año 1988, tendría la virtualidad de intentar resolver una parte importante de ese grave problema circulatorio que padece la ciudad de Alicante.

He traído conmigo un plano de la ciudad para que lo pudieran consultar aquellas señorías que quisieran conocer «in situ» lo que esto significa. Como los Diputados de los distintos Grupos que van a intervenir en este debate tienen el privilegio de vivir en la ciudad de Alicante, será innecesario que explique a cada uno de los portavoces de los partidos el significado concreto de esta proposición no de ley.

Si alguna de SS. SS. quiere utilizar el plano para entender con mayor precisión la razón de nuestra petición, puede hacerlo.

Suponemos que van a aceptar esta proposición porque nos parece de pura lógica pedir que se cumpla un acuerdo firmado hace tres años. Al mismo tiempo, por las razones urbanísticas y de tráfico que he citado, mantener abierto actualmente ese paso, conectando a través de la calle Ausó y Monzó los barrios antes citados con el centro de la ciudad de Alicante, nos parece de esencial importancia, estando de acuerdo con la filosofía inicial explicitada de tender a la eliminación de los pasos a nivel. Mientras no se produzcan las obras de infraestructura necesarias para conectar esos barrios con el centro, cerrar ese paso a nivel significaría alterar gravemente la posibilidad de comunicación en el interior de la propia ciudad de Alicante, además de añadir una cuota mayor de caos al ya grave problema de circulación de la ciudad de Alicante.

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

Por el Grupo del CDS, el señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Intervengo en el debate de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para hacer unas consideraciones generales más que de tipo local, a pesar de que, como el Diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, creo conocer bastante bien el tema.

Quisiera aclarar a SS. SS. que este problema de Alicante ocurre también en otras ciudades, puesto que nace del hecho de que muchas de las estaciones de ferrocarril han quedado dentro de la ciudad y que la red ferroviaria se ha convertido en una barrera urbanística para muchas ciudades. Es una especie de costurón, de cremallera, que recorre las ciudades y que se hace preciso salvar.

En el año 1986, aproximadamente, el Grupo del CDS en el Ayuntamiento de Alicante lanzó la idea, a través de este Diputado, de que se construyera un parque central en Alicante, liberando los terrenos de RENFE. De ello hemos hecho permanente campaña, pues es una de las pocas capitales de provincia que no lo tiene. RENFE quiso aprovechar la onda especulativa existente en esos momentos y aceptó en parte la idea, siempre y cuando se compaginara con la construcción de algo más de mil vi-

viendas. A nuestro Grupo no le parecía correcta esa solución, pero era el mal menor, ya que se construiría una gran avenida con grandes bulevares, siempre y cuando se hiciera un diseño de plazas continuadas, etcétera.

Se expuso el avance que exige la Ley del Suelo, se presentaron las alegaciones y se redactó el plan especial. El Diputado que nos ha precedido en el uso de la palabra, señor Vázquez, presenta una solución que técnicamente nos parece incorrecta y poco sensata. Además, como todas las soluciones poco correctas y sensatas, poco meditada. Se trata de retranquear la estación y hacer una vía subterránea que atravesase toda la ciudad. Hacer una vía subterránea es sencillo de decir, pero hay que estudiarlo técnicamente. Hay un barranco peligrosísimo, que es el que causa la mayoría de las inundaciones en Alicante, el de San Blas. Además, es una solución carísima y bastante difícil.

RENFE se planteó después, en lugar de efectuar una vía subterránea, llevar la estación fuera de la ciudad, aprovechando una de las circunvalaciones que ahora permite la autovía Alicante-Murcia. Esta solución parece sensata, porque ahora mismo tenemos una especie de estación de estilo martillo, como en Huesca, aunque es poco atractiva tanto para las conexiones Madrid-Alicante-Murcia, como para las de dos grandes ciudades como Alicante y Elche.

Lo triste de todo esto es que, en el fondo, RENFE sólo está dispuesta —y con ello resumo— a llevar a cabo una especie de liberalización de los terrenos que ahora mismos ocupa la estación dentro de la ciudad, cuando se recupere la construcción en España. Es decir, mientras no haya una nueva subida del mercado inmobiliario, RENFE no va a hacer nada, y de ahí la paralización de este convenio entre RENFE y el Ayuntamiento de Alicante.

RENFE quiere amortizar los terrenos liberados que ha dejado a la ciudad con una especulación inmobiliaria y compensarlo con la venta de mil y pico viviendas. Mientras no vea un mercado con posibles beneficios, nos da la impresión de que no va a hacerlo.

Por tanto, las soluciones que se deben aportar deben ser técnicamente aceptables. Desde el punto de vista político, es exigible que se liberen terrenos para la ciudad para completar su malla viaria, de espacios libres y de zonas verdes.

Es cierto que hay que compaginar las buenas ideas con que sean económicamente viables y, en ese sentido, cualquier solución técnica que, al menos, consiga despejar la ciudad de Alicante y construir espacios públicos, nos parecería buena.

Vamos a apoyar la proposición no de ley en la medida en que supone una declaración de intenciones para salir de un atasco, si bien ya hemos dicho anteriormente que no estamos de acuerdo con la solución técnica que se da. En este sentido, la votaremos a favor, dejando bien claro que, aunque no estamos de acuerdo en lo técnico, sí lo estamos en que se desbloquee esta situación. Este Diputado que les habla piensa que RENFE no desbloqueará esta situación hasta tanto no se relance el mercado inmobilia-

rio en la ciudad de Alicante y, por supuesto, en toda España.

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

El señor **CHOLBI DIEGO**: Señor Presidente, esta proposición no de ley tiene indudablemente una gran importancia para los alicantinos. Sin lugar a dudas, el problema más serio que tiene hoy la ciudad de Alicante en cuanto al ferrocarril es el que ha presentado hace un momento el Diputado de Izquierda Unida, que se refiere a la posibilidad de retirar la estación del sitio donde se encuentra actualmente emplazada.

En reiteradas ocasiones, tanto mi compañero de Congreso, señor Trillo, como yo hemos venido formulando preguntas al Gobierno sobre esta situación y sobre qué medidas pensaba adoptar para solucionarla.

Hace años, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones —tengo que recordarlo— nos aseguraba que la política de transportes ferroviarios tenía como objetivo principal que los trenes llegasen a los núcleos urbanos con la mayor rapidez posible, y reconocía que las operaciones urbanísticas eran competencia que correspondía a los ayuntamientos, pero añadía que la mejora de las estaciones no debería suponer costo alguno para el Ministerio ni para RENFE.

En Alicante, en mi provincia, y desde hace varios años, el mayor problema que tiene la ciudad para su armónico y razonable desarrollo urbanístico es la ubicación de su estación principal, la de Madrid. La obra que hace tiempo es necesaria podría realizarse con los indudables beneficios que se obtendrían de los terrenos liberados, que se encuentran en la zona más valorada de la ciudad.

Esto, señor Presidente, si no ha cambiado la política del Ministerio va a hacer posible abordar esta necesidad que cada vez es más inaplazable para la ciudad de Alicante.

El desarrollo urbano de los barrios de San Blas, Benalú y La Florida, entre otros, está pidiendo con urgencia suprimir el obstáculo que suponen las vías de ferrocarril. Ya nadie discute que, antes o después, la realidad terminará imponiéndose a la lentitud e ineficacia de la Administración pública. En consecuencia, mi Grupo cree que, más que adoptar posturas sobre pasos a distinto nivel, lo que urge es ir al fondo del problema existente entre RENFE y el Ayuntamiento de Alicante, porque resuelto éste los pequeños problemas dejarán de existir.

Alicante, la capital, tiene una gran importancia y su estación de la RENFE también por el transporte de personas, por el turismo que nos honra con sus visitas, por el comercio, por el movimiento de mercancías, etcétera. Si sumamos a todo esto el que hoy la provincia de Alicante se encuentra un poco postergada en otros medios de transporte y comunicación, como puedan ser el puerto, el aeropuerto —sobre el que esta tarde tendremos oportunidad de hablar—, y las carreteras, entendemos que es útil, necesario, beneficioso e imprescindible que esta proposición no de ley sea votada afirmativamente.

Actualmente, la estación no está a la altura de los ser-

vicios que se precisan. A nosotros nos gustaría —y así lo manifestaron nuestros representantes en el Ayuntamiento de Alicante— que se pudiese construir una ciudad con las exigencias de la vida actual. Nos preguntamos: Si tenemos los terrenos; si están las necesidades urgentes desafiándonos a modificarlas inmediatamente; si existe un acuerdo, del mes de julio de 1988, entre el Ayuntamiento y RENFE para reordenar las actuales instalaciones ferroviarias con una nueva ubicación y un conjunto de actuaciones urbanísticas sobre la ciudad, ¿qué pasa que no se adelanta con esta situación? ¿Por qué continuamos sin solucionarla? ¿Qué previsiones existen sobre el particular? ¿Qué plazos? ¿Cuándo se ejecutará?

Nosotros pedimos rapidez y eficacia. Entendemos que ya es la hora de las soluciones. No coincidimos con el Diputado señor Campillo. Proponemos la siguiente solución: que la estación de la RENFE se ubique subterráneamente, destinando la parte liberada a un pulmón verde y a equipamientos para la ciudad de Alicante. ¿Por qué?

En primer lugar, porque técnicamente es posible. Es indudable que esto comporta unos mayores costes de inversión, pero también es verdad que la provincia de Alicante está contribuyendo económicamente en mejoras que rewerten en el conjunto del Estado español. Por tanto, revertir a nuestra tierra algo de lo que damos nos parece no sólo justo, sino imprescindible. En segundo lugar, porque así está ocurriendo ya en muchas de las ciudades europeas donde las estaciones de ferrocarril están situadas en el centro de la ciudad.

Por consiguiente, nuestro Grupo Parlamentario va a apoyar la iniciativa que se ha presentado porque entiende que es útil, necesaria y beneficiosa para los intereses de Alicante y de los alicantinos.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra Don Luis Berenguer.

El señor **BERENGUER FUSTER**: El Grupo Parlamentario Socialista va a votar en contra de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en el día de hoy. En nombre del Grupo proponente, el Diputado señor Vázquez decía que, puesto que todos los Diputados que íbamos a intervenir en este debate vivíamos en la ciudad de Alicante, hacía gala de mostrar ciertos documentos adicionales que podrían ilustrar a sus señorías acerca de los argumentos que ha defendido. Ello es cierto. Al menos para este Diputado que les habla, que no sólo conoce el problema, sino que además se ha preocupado recientemente de visitar los lugares mencionados en esta proposición no de ley, el hecho de vivir en la ciudad de Alicante le ha permitido adquirir unos datos adicionales que fundamentan su voto en contra.

Me refiero al segundo de los apartados de la proposición no de ley que estamos debatiendo. Dice el señor Vázquez que es conveniente mantener el paso a nivel de la calle Ausó y Monzó sobre las vías del ferrocarril. Y este Diputado, insisto gracias a la facilidad que le permite su conocimiento de la ciudad de Alicante, ha visto que ese

paso a nivel no estaba cerrado. Como quiera que estaba previsto su cierre, aproximadamente, en el mes de junio de 1991, se ha tomado la molestia de preguntar las razones por las que no ha sido cerrado cuando estaba previsto. Así he podido averiguar —como estoy seguro que lo podrían haber hecho todas sus señorías— que, en virtud de una iniciativa del Ayuntamiento de Alicante, que ha sido sensible a la petición de los vecinos de los barrios afectados, se ha llegado a un acuerdo con RENFE, la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad valenciana y el Ayuntamiento de Alicante, adoptado por iniciativa de dicho Ayuntamiento, por el que ese cierre del paso a nivel que le preocupa al señor Vázquez no se va a producir. Como ese problema ya está resuelto, parece obvio e innecesario seguir debatiendo sobre esta cuestión y pronunciarnos con un voto sobre cuestiones que no son problemáticas, al menos en la realidad, y sí tal vez en la mente de algunos grupos políticos exclusivamente.

He de anunciar que también vamos a votar en contra del primero de los apartados. No entendemos cuál es el contenido de la propuesta que se hace a esta Comisión. Se solicita desarrollar el acuerdo firmado en julio de 1988. El mero conocimiento, aunque sea somero; la lectura del acuerdo firmado en julio de 1988 entre el Ayuntamiento de Alicante y RENFE, permite llegar a la conclusión de que se trata de un acuerdo que podemos llamar de desarrollo conjunto entre las partes, es decir, entre RENFE y el Ayuntamiento de Alicante. Se marcan unas líneas determinadas acerca del planeamiento de la ubicación futura de la estación de Alicante, pero en todo caso este desarrollo ha de ser llevado conjuntamente, no sólo por RENFE, sino también por el Ayuntamiento de Alicante. Instar a desarrollar a una sola de las partes cuando se trata de un convenio cuyo desarrollo ha de ser realizado por ambas partes (Ayuntamiento de Alicante y RENFE) parece paradójico e impropio.

Además, la perplejidad de este Diputado puede alcanzar límites insospechados cuando la propia literalidad de la proposición no de ley que se está debatiendo está totalmente en contra de lo manifestado por los distintos intervinientes.

En esta iniciativa se apunta a una de las soluciones posibles en cuanto a la ubicación definitiva de la estación. Sin embargo, los grupos intervinientes que han anunciado que van a votar a favor de la proposición no de ley se han mostrado partidarios de una ubicación totalmente diferente de la que se recoge en el acuerdo de julio de 1988. Resulta paradójico que se vaya a votar a favor de llevar a cabo lo previsto en un convenio entre el Ayuntamiento de Alicante y RENFE y, luego, defender alternativas diferentes para la ubicación de la estación de Madrid.

Nosotros también vamos a votar en contra no sólo por esta razón, sino por el hecho de que el propio convenio, de julio de 1988, en ningún momento ha sido paralizado. Se ha expuesto un avance del planeamiento y, como consecuencia de esa exposición, ha quedado claro algo que en la sesión de esta Comisión se ha manifestado igualmente: que existen distintas alternativas y que quizá la

prevista inicialmente como posible, es decir, un retranqueo de 500 a 700 metros de la ubicación actual, no reúne el consenso necesario.

En estos momentos se están realizando, de acuerdo el Ayuntamiento de Alicante con RENFE, los oportunos estudios para considerar otras alternativas que aquí han sido defendidas por los intervinientes.

Votar a favor de esta proposición no de ley sería reconocer algo que no es cierto: que se ha paralizado por ambas partes el desarrollo del acuerdo firmado en julio de 1988. Por otra parte, el voto favorable significaría optar por una de las soluciones posibles, descartando todas las demás. Como no queremos que esto ocurra, vamos a votar en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación. (El señor Vázquez Romero pide la palabra.) Señor Vázquez, no hay réplica.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Ya lo sé, pero como se ha manifestado incompreensión y perplejidad, yo quisiera...

El señor **PRESIDENTE**: Le doy un minuto.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Al Diputado del CDS le quisiera decir que, efectivamente, es una vieja máxima...

El señor **PRESIDENTE**: No responda a los Diputados.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: No respondo. Sólo digo que lo mejor es siempre enemigo de lo bueno y que, hay un plan, mejorable sin duda, pero que puede resolver un grave problema de ubicación y de tráfico en la ciudad de Alicante y nos parecía adecuado llevarlo adelante. Llamar insensato a ese plan supone también llamárselo a todos aquellos que nos apoyan, entre otros, los vecinos de esas barriadas que no pueden conectar con el centro de la ciudad.

Por otra parte, se habla de la perplejidad de instar a una de las partes de un acuerdo firmado a dos. Efectivamente, se insta a una de las partes, a la que podemos instar desde esta Cámara, que es al Gobierno. No hay que olvidar que el Gobierno y el Ayuntamiento son del mismo signo político. Por lo tanto, era fácil de entender la posible conexión entre ambas formaciones de la misma tendencia ideológica. No parece adecuado instar a la única parte a la que nosotros podemos instar desde el Congreso, repito, al Gobierno, a que haga cumplir un acuerdo firmado por dos partes que están situadas en el mismo terreno político.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Cholbi, pero muy brevemente porque este turno no existe. He cometido el error de darle la palabra al señor Vázquez, y ahora me voy a ver obligado a darle la palabra a todas sus señorías. Pero ya que el señor Vázquez ha atendido el ruego de ser breve les suplico que lo atiendan el resto de los portavoces.

Tiene la palabra el señor Cholbi.

El señor **CHOLBI DIEGO**: Sobre el acuerdo entre RENFE y el Ayuntamiento de 1988, tengo que decir que no me valen los argumentos del Partido Socialista diciendo que si el Ayuntamiento manifestó una cosa y RENFE puede manifestar otra. Esto no justifica el que no se realice. Cuanto antes se efectúe, mucho mejor.

Lo que quiero que quede muy claro, en primer lugar, es que la estación tiene que cambiar su ubicación. En segundo lugar, lo que solicita mi Grupo es que se reúna, cuanto antes mejor, el Gobierno y RENFE, y que no sólo estudien este problema, sino que lo solucionen porque no puede sufrir más demora.

La gran mayoría de los alicantinos, por encima de grupos políticos, no sólo lo deseamos, sino que comprobamos que ésta es una tremenda injusticia. Y en aras de la brevedad, termino, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Martínez-Campillo tiene la palabra, muy brevemente.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Simplemente, quiero señalar, al señor Vázquez que yo creo que ha tenido un pequeño exceso verbal con este Diputado. Nosotros hemos calificado la solución técnica de insensata, pero no hemos llamado a los vecinos insensatos, ni mucho menos. Debe quedar constancia en acta de esta aclaración. El señor Vázquez estará de acuerdo conmigo en que ese exceso verbal no es adecuado.

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

El señor **BERENGUER FUSTER**: Quiero mostrar nuevamente mi perplejidad por determinada interpretación constitucional, en virtud de la cual podría parecer que obligando a una administración de un determinado signo político se pueda obligar, directa o indirectamente, a una corporación local que está gobernada por la misma formación política. Eso es una interpretación que, por lo menos, resulta curiosa del principio constitucional de autonomía municipal.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que acabamos de debatir.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ELABORAR UN ESTUDIO PARA LA REMODELACION DE LA ESTACION DEL CARMEN, DE MURCIA, TENIENDO EN CUENTA LAS ALEGACIONES Y APORTACIONES REALIZADAS POR LOS VECINOS DE LOS BARRIOS AFECTADOS, Y A GESTIONAR LA FINANCIACION PRECISA PARA**

**LA PUESTA EN PRACTICA DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA EN UN PLAZO MAXIMO DE 3 AÑOS. GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA - INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000153)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a elaborar un estudio para la remodelación de la estación del Carmen de Murcia, teniendo en cuenta las alegaciones y aportaciones realizadas por los vecinos de los barrios afectados, y a gestionar la financiación precisa para la puesta en práctica de la alternativa elegida en un plazo máximo de 3 años, planteada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y para cuya defensa tiene la palabra el Diputado, señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: A principios de 1989, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas del Gobierno de la región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y RENFE, firmaron un convenio encaminado a la remodelación urbana y ferroviaria de la estación del Carmen, en Murcia capital y su entorno. Un año después, como primer fruto del convenio, se presentó un avance del proyecto de remodelación de la primera estación de ferrocarril de la región de Murcia, que afecta casi a 100.000 metros cuadrados de superficie y con un importe cercano a los 3.500 millones de pesetas, que se desarrollaría en tres etapas a lo largo de seis años.

Entonces se produjeron varios miles de alegaciones, por parte de los vecinos, al avance de este programa. Estos vecinos se agruparon en una plataforma nacida con el objetivo de dar una alternativa, digamos más humanizada y menos especulativa, a la pretendida remodelación.

Murcia, capital política, administrativa y económica de la Comunidad Autónoma, con una población superior a la tercera parte del total regional, adolece de unas instalaciones ferroviarias acordes con sus necesidades, que han estrangulado su desarrollo económico y demográfico. Ello es un apartado más de las graves deficiencias de infraestructura ferroviaria de la región: red de vía única sin electrificar, con numerosos pasos a nivel, incomunicación por la vía costera con Andalucía y, con frecuencia, desviaciones del trayecto, y calidad del servicio muy por debajo de la media nacional. Deficiencias que no llevan camino de superarse porque la región de Murcia se encuentra fuera del plan de transportes e infraestructuras, aprobado por el Gobierno con vigencia hasta el año 2013.

Más recientemente (porque esta proposición está presentada en noviembre de 1990), en mayo de este año, se ha firmado un acuerdo entre estas asociaciones de vecinos y todos los partidos políticos de la región de Murcia: Partido Socialista, Partido Popular, Izquierda Unida, CDS, Coalición Electoral Regional, Arco Iris y los Verdes, en el que se explicitan una serie de condiciones. La remodelación de la estación del Carmen no debe crear ninguna barrera arquitectónica que impida la libre circulación de peatones y vehículos y que los peatones puedan pasar de un lado a otro de la vía sin necesidad de pasar por pa-

sos elevados o subterráneos; que se resuelvan definitivamente los pasos a nivel. Todos los terrenos que se liberen por esta remodelación se destinarán a resolver los problemas de equipamiento de colectivos, zonas verdes y deportivas, de que actualmente carecen los barrios afectados. La financiación del proyecto y la ejecución del mismo se debe hacer a cargo de fondos públicos, evitando de esta manera la recalificación de los terrenos liberados y la especulación del suelo urbano.

En el acta de firma, el 11 de mayo, del documento que estoy leyendo, por parte de todos los partidos políticos de Murcia y de todas las asociaciones de vecinos se explicitaba que todos los partidos que obtuvieran representación en la corporación local en las elecciones del 26 de mayo se comprometían a realizar las gestiones oportunas para que en una de las primeras sesiones plenarios del Ayuntamiento de Murcia se presentara formalmente este proyecto de remodelación.

Desde que se hizo la proposición, en noviembre de 1990, ha pasado prácticamente un año, once meses; el acuerdo se firmó en mayo y, según nuestras noticias, no se ha avanzado lo suficientemente en la solución de los problemas, por lo que, a pesar del tiempo transcurrido, seguimos considerando útil presentar la citada proposición no de ley por la que instamos al Gobierno a que por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se elabore, en el plazo de tres meses, un estudio para la remodelación de la estación del Carmen, de Murcia, teniendo en cuenta las alegaciones y aportaciones realizadas por los vecinos de los barrios afectados. En segundo lugar, que en colaboración con el Ayuntamiento de Murcia y el Gobierno regional se gestione la financiación precisa para la puesta en práctica de la alternativa elegida en un plazo máximo de tres años.

Es cierto que se han hecho cosas en este sentido; el propio hecho de que todos los partidos de la región de Murcia hayan firmado, junto con las asociaciones de vecinos, este convenio sobre las condiciones de remodelación de esta estación del Carmen, de Murcia, ha hecho remover obstáculos para la ejecución o para el avance de este plan. De todas formas, aunque pudiera ser redundante, nos parece, y nos sigue pareciendo, importante la posibilidad de aprobar en esta Comisión esta proposición no de ley que, sin duda, servirá todavía de mayor estímulo para, por medio de los estudios oportunos, conseguir que se resuelva esta situación, que es similar a la que discutíamos en el punto anterior; también en Murcia, como en Alicante, como en tantas otras ciudades —ya se ha apuntado por algún Diputado, cosa que, por otra parte, es evidente—, muchas estaciones de ferrocarril se han quedado en el centro de las ciudades, lo que está significando una dificultad, no sólo para el tráfico rodado, sino para la propia expansión urbana por la existencia de numerosos pasos a nivel y numerosas dificultades para ese desarrollo, no sólo urbanístico, sino también económico, etcétera.

Nos parece, repito, que mantener esta proposición no de ley, a pesar del camino ya avanzado en la solución de estos problemas, es oportuno porque puede significar un estímulo todavía mayor para la solución de los mismos.

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

Por el Grupo CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Sencillamente, señor Presidente, intervengo para mostrar nuestro acuerdo con la proposición no de ley que se presenta.

De nuevo volvemos a estar ante un problema que tiene, lógicamente, sus propias singularidades; es el típico problema que supone el hecho de que hace 100 años tener la estación dentro de la ciudad era un motivo de progreso y hoy es un motivo de incordio impresionante, puesto que está suponiendo una barrera urbanística para muchas ciudades.

Lo único que queremos señalar, dicho sea de paso, y aprovechando esta proposición no de ley, es que cuando Renfe libere estos terrenos que no se produzca un movimiento especulativo excesivo; que se aproveche para diseñar grandes zonas de equipamientos públicos, porque ya que hemos cometido tantos errores de colmar las ciudades durante los cuarenta o cincuenta últimos años, al menos que no cometamos ahora el error de, en los terrenos públicos que se liberen por Renfe, por Defensa o por Patrimonio del Estado, colmarlos también a base de edificaciones.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Peñarrubia tiene la palabra en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Seré muy breve. El Grupo Popular va a apoyar esta razonable iniciativa de Izquierda Unida por los siguientes motivos. En primer lugar, porque la proposición no de ley recoge una vieja aspiración de los murcianos, que han visto cómo el ferrocarril ha sido una barrera que ha impedido el desarrollo armónico de la ciudad. En segundo lugar, porque, además, es una reivindicación legítima de los vecinos que ha tenido, como se ha dicho aquí, justa correspondencia en el acuerdo del 11 de mayo de este año suscrito por todos los grupos representados en el Ayuntamiento de Murcia. En tercer lugar, porque Murcia —no ya su capital, sino el conjunto de la región— ha sido sistemáticamente olvidada por las Administraciones públicas en materia ferroviaria y de comunicaciones. La política de Renfe y, en parte, del Ministerio de Obras Públicas, ha sido cicatera con esta región, por lo que mi Grupo entiende que es hora de volcar esfuerzos sobre quién se ha visto repetidamente olvidado. Por último, y en cuarto lugar, señor Presidente, porque se trata de una propuesta sensata que vincula a todas las partes y exige solidariamente el esfuerzo de distintas Administraciones públicas, y ésa ha sido precisamente la filosofía mantenida por mi Grupo en sus campañas electorales.

Por estas razones, también contenidas en el cuerpo de la propia proposición, el Grupo Parlamentario Popular va a votar afirmativamente esta iniciativa.

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

El señor **MORLAN GRACIA**: En principio, he de indicar que si bien es el 7 de noviembre de 1990 cuando se presenta esta proposición no de ley, en el mes de marzo o abril de 1991 —no recuerdo en este momento la fecha exacta— se pudo debatir la misma en una sesión de esta Comisión, pero hubo de ser suspendida porque el Grupo proponente no compareció.

En todo este tiempo, efectivamente, como ha dicho el Grupo proponente, se ha llevado a cabo una serie de actuaciones que se inicia en 1989, que tienen su base en el Plan de Transporte Ferroviario, desde el momento en que en él se contemplan aquellas actuaciones encaminadas a la remodelación urbana de estaciones ferroviarias para resolver una problemática urbanística y de integración del ferrocarril en la malla urbana. También se contempla la posibilidad de llevar a cabo la elaboración y la firma de estos convenios entre distintas instituciones para acometer estas soluciones. El primer producto que surge de este convenio, que se firma en un momento determinado entre distintas instituciones, es un plan especial, que se somete a la consideración de los vecinos de Murcia. En él se plantea una serie de alegaciones que motivan, debido a la sensibilidad que existe hacia este tema, un nuevo estudio de las posibles soluciones.

En el primer trimestre de 1991 tenía que estar finalizado ese estudio, que contemplaba diversas formas de soterramiento de la vía de Murcia y un nuevo enfoque de cuál debía ser el planteamiento urbanístico de la estación de Murcia. Pero se observa que existen diversos problemas y dificultades para llevar a cabo ese tipo de solución, pasando a reconsiderarse entonces cuál ha de ser la fórmula idónea para obviar este problema. Se plantea, tanto por el Ayuntamiento como por Renfe y por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Comunidad Autónoma, la elaboración de un trabajo de valoración de alternativas más amplio que no sólo contemple el soterramiento de la estación, sino otro tipo de actuaciones encaminadas a un nuevo trazado o a un mantenimiento de la superficie por el trazado actual, sin que en ningún momento se descarte la existencia de una solución preconcebida.

En estos momentos nos encontramos con que los primeros estudios que se hicieron de la estación de Murcia se consideraron insuficientes; que ha habido que hacer un replanteamiento de toda la problemática existente y una búsqueda de nuevas fórmulas y nuevas alternativas y que se ha marcado un plazo en el convenio suscrito entre las instituciones de ocho meses a partir del momento de contratación del proyecto. Ahora se está pendiente de la contratación de ese proyecto y es posible que a mediados de 1992 esté finalizada su redacción.

Con ello quiero indicar, señorías, que nosotros consideramos innecesaria esta proposición no de ley. Pensamos que los puntos que se plantean en la misma vienen recogidos tanto en el estudio anterior como en éste que se amplía y que refuerza la solución más adecuada para Mur-

cia. Creo que sería más oportuno que por parte del Grupo proponente, en lugar de introducir el matiz que se pretende reconocer con su aprobación —algo que no es cierto— como es decir que no se ha dado ningún paso, se retirará la proposición no de ley y que todos apoyáramos las soluciones que se han planteado a nivel institucional.

Por todo ello, señorías, el Grupo Socialista va a votar en contra de la proposición no de ley que ha presentado el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. **El señor Vázquez Romero pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, no va a haber segundo turno.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Se me ha propuesto una cosa por parte del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder a la propuesta estrictamente.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Se ha propuesto por parte del Grupo Socialista que se retire esta proposición, ya que no es cierto que no se haya hecho nada. En mi exposición yo he dicho que se han hecho cosas y que esta proposición era válida todavía porque significaba dar un mayor impulso a los pasos que ya se han dado. Por lo tanto, me parece procedente mantenerla, por la misma razón que se podía pedir lo contrario.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación de la proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 14; en contra, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA LINEA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) PUIGCERDA-BARCELONA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000172)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tramitación de la siguiente proposición no de ley relativa a la línea de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) Puigcerdá-Barcelona. Presenta dicha proposición el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, para cuya defensa tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: La acumulación de trabajo de esta Comisión en ocasiones produce el efecto de que algunas de las iniciativas parlamentarias se convierten en innecesarias porque los problemas se han resuelto por sí mismos. Desgraciadamente en esta ocasión esto no ocurre así. Desde el día 28 de enero en que presentamos esta pro-

posición no de ley en la que denunciábamos la situación de deterioro de la línea Barcelona-Vic-Puigcerdá, no ha habido ningún cambio que mejore sustancialmente la situación que describíamos en la exposición de motivos de nuestra proposición no de ley.

El problema de la línea Barcelona-Vic-Puigcerdá parte ya de un estudio elaborado a principios de los años 80, con motivo del contrato-programa Estado-Renfe, en el que se consideraba la línea que entonces se llamaba Moncada-La Tour de Carol altamente deficitaria, y el Gobierno, a través de su Ministro de Transportes, en aquel entonces don Enrique Barón, había amenazado con la posibilidad de cerrar la línea, lo cual provocó una reacción importante de las fuerzas políticas y sociales de las zonas afectadas, que defendieron el interés económico de la línea para dichas comarcas. Un acuerdo del Consejo de Ministros del 30 de septiembre de 1984 aseguró la continuidad formal de la línea.

En esta línea Renfe ha realizado estudios sobre si hacer que el tren de alta velocidad pasara por allí o si sería mejor que lo hiciera el Talgo; tan sólo han sido estudios que no se han concretado en nada, y mientras tanto el servicio primordial que presta esta línea, que es en buena parte un servicio de cercanías, se ve abandonado de forma casi total, con lo cual se está consiguiendo prestar un servicio francamente malo, cada vez más deteriorado, consiguiéndose así la disminución de usuarios de la línea, con lo que si la línea antes era deficitaria, ahora debe serlo más. Y no lo es porque el interés de unos potenciales usuarios en la línea haya disminuido, sino porque las condiciones en las que se presta el servicio son pésimas: incumplimiento sistemático de los horarios, averías constantes, puertas que no abren, ventanas que no cierran, falta de calefacción en invierno, servicios higiénicos sin ninguna condición; en general el usuario no tiene suficiente información cuando se producen incumplimientos de los horarios... Otro dato es que esta línea se destaca por el incumplimiento de la normativa de la Ley de Normalización Lingüística del año 1983, de la Generalitat de Cataluña.

Viajar un día en esta línea puede ser curioso o divertido para ir comprobando todos estos detalles; hacerlo cada día por obligación, porque se vive en una ciudad y se trabaja en otra, es una tortura. Hasta tal punto esto es así, que de forma espontánea y a través de las relaciones de amistad forzada por las muchas horas de convivencia en las esperas, se ha creado una coordinadora de usuarios de la línea que ha jugado y juega un papel destacado en el impulso hacia las distintas formaciones políticas y los ayuntamientos de la zona para intentar mejorar la situación de la línea.

En este sentido nosotros presentamos una proposición no de ley en la que medimos dos grandes bloques de cuestiones, unas mínimas, elementales, como es asegurar un mantenimiento digno de las unidades ferroviarias de la línea, es decir, que los vagones estén limpios, que los servicios sanitarios funcionen, que las puertas se puedan abrir, que las ventanas se puedan cerrar, etcétera. Asegurar el cumplimiento de los horarios y dar una mejor in-

formación a los usuarios. Cumplir escrupulosamente o, como mínimo, al mismo nivel que en otras líneas de Renfe las disposiciones de la Ley de Normalización Lingüística de 1983. Aplicar en toda la línea de las tarifas de los abonos mensuales y de los «Bonotren», sin discriminaciones, porque toda la línea, en la práctica, es una línea de cercanías. Al mismo tiempo solicitamos un aumento de la frecuencia del servicio y del número de vagones en las horas punta y ampliación del horario nocturno de salidas de Barcelona. Estas son medidas que nos parecen de carácter mínimo y realizables de forma inmediata.

Al mismo tiempo pedimos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno para que en el plazo de seis meses elabore un plan para la ejecución inmediata en esta línea de la renovación de material móvil y de las instalaciones, y para la realización de los estudios para instalar doble vía y nuevas técnicas que mejoren el servicio y acorten el tiempo de trayecto.

Creemos que es una línea que cubre los intereses de cinco comarcas, como son la Cerdanya, Ripollés, Osona, el Vallés oriental y el Barcelonés, que tiene un alto interés económico para las zonas afectadas y que podría dar un gran servicio como línea de cercanías. Si se mejora su funcionamiento, podría llegar a ser, incluso, una línea rentable.

En este sentido presentamos esta proposición no de ley que creemos cubre las aspiraciones mínimas de unos usuarios agredidos diariamente por un pésimo funcionamiento de esta línea.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

En primer lugar damos la palabra al Grupo Socialista para que plantee y defienda la propuesta de enmienda que hace.

El señor **MODOL I PIFARRE**: Señor Presidente, nuestro Grupo comparte la preocupación manifestada por el Diputado Armet, aunque con alguna diferencia de matices.

En primer lugar, me gustaría decir que la línea Barcelona-La Tour de Carol, tiene por lo menos tres tramos claramente diferenciados y distintos: uno sería el Barcelona-Moncada, otro Moncada-Vic, y finalmente el Vic-La Tour de Carol. Como ha recordado el Diputado Armet, el tramo Ripoll-La Tour de Carol tenía un índice de cobertura en 1983 de 19,9 por ciento, es decir, un índice de cobertura bajísimo. En concreto, estos últimos 53 kilómetros no fueron cerrados entonces atendiendo a un criterio de internacionalidad de la vía, ya que comunicaba dos países fronterizos.

El señor Armet recordará también que, en aquella época, se propuso el cierre de la línea Lérida-La Pobla de Segur por unas circunstancias parecidas, aunque su índice de cobertura era netamente superior, el 33,5 por ciento. No se cerró entonces esa línea atendiendo a que la Diputación de Lérida y la Generalitat llegaron a un acuerdo con Renfe para enjugar el déficit anual que la línea gene-

raba. No se llegó al mismo acuerdo en esta otra línea, pero, en cualquier caso, tampoco se cerró.

Los objetivos del contrato-programa y el plan de cercanías prevén ya que los servicios de esta línea mejoren sustancialmente en un futuro no muy lejano. De hecho, este año se han iniciado ya algunas inversiones que todos quisiéramos fuesen más y más rápidas. En esto también coincidiríamos con el Diputado Armet.

En cuanto a su proposición y a la transacción que nosotros proponemos, como comprobarán SS. SS., en el texto alternativo suprimimos dos puntos. Uno sería el que propugna la aplicación en toda la línea de las tarifas de los abonos mensuales y de los bono-tren de 10 viajes sin discriminación. Lo suprimiríamos por una razón muy simple, porque se acaba de aprobar en este momento el sistema tarifario por coronas, por lo que no parece lógico romper este sistema en un tramo, ya que ello justificaría el no cumplimiento del mismo en otros tramos, y además porque los servicios de cercanías ya están altamente subvencionados. En cualquier caso, la revitalización de esta línea podría venir por otras alternativas que no son estrictamente las de Renfe, porque, al fin y al cabo, lo que haría sería convertir la línea en más deficitaria todavía, y pensamos que éste no es el problema principal.

Tampoco estaríamos de acuerdo con el párrafo que en la proposición no de ley se cita, relativo al aumento de la frecuencia del servicio y del número de vagones en las horas punta, así como ampliación del horario nocturno de salidas de Barcelona. Creemos que eso dependerá, evidentemente, de la demanda, puesto que un aumento de los servicios sin pasajeros a lo único que contribuiría sería a aumentar el déficit de la línea e incidiría en disminuir el índice de cobertura, que sería todavía menor que el actual, especialmente en un momento en el que el transporte por carretera en esa zona se ha incrementado notablemente debido a esas mejoras.

No obstante —repito—, el criterio del Grupo Socialista es que efectivamente ésta es una línea que hay que mejorar, de acuerdo con el PTF y el PTC que ya lo preveían. Por tanto, estaríamos de acuerdo sobre todo en los tres primeros puntos, es decir, en asegurar un mantenimiento digno de las unidades ferroviarias de la línea; en el cumplimiento de los horarios y en la mejora de la información a los usuarios; en el cumplimiento escrupuloso de las disposiciones de la Ley de Normalización Lingüística (tiene razón el señor Armet cuando dice que en esta línea se ha producido, un retraso en dicho cumplimiento, que, no ha ocurrido en el resto de las líneas en Cataluña); y, finalmente, estaríamos también de acuerdo en la segunda parte de la proposición, en lo que se refiere a renovación del material móvil y de las instalaciones —siempre de acuerdo, repito, con el PTF y el PTC—, así como a la realización de los estudios necesarios para instalar nuevas técnicas que mejoren el servicio y acorten el tiempo de trayecto, esperando, aunque sin excesivo optimismo, que eso permita disminuir el déficit de la línea. Si bien este Diputado piensa que siempre será una línea difícilmente rentable, no por eso cree que haya que cerrarla, porque, al fin y al cabo, la vocación de servicio público exige que

se mantenga, aunque sea deficitaria. Lo que hay que procurar —y ésa sería nuestra línea de argumentación— es que cada vez lo sea menos o que lo sea lo menos posible.

El señor **PRESIDENTE**: Ha llegado a la Mesa el texto de la enmienda transaccional. Supongo que lo tendrán los distintos portavoces.

¿Algún grupo parlamentario se opone a la tramitación de esta enmienda? (**Pausa.**) Entonces será luego el ponente quien decidirá más tarde si acepta o no la enmienda.

¿Grupos parlamentarios que deseen fijar posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Muy brevemente, señor Presidente, para decir dos cosas. La primera, que nos felicitamos no solamente de la iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, sino de esa transacción propuesta por el Partido Socialista, y, por tanto, anuncio nuestro voto favorable. La segunda consideración es que, cuando oía al representante del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida (créanme, señorías, que conozco profundamente la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), me acordaba de tantas líneas de las que se podía decir prácticamente lo mismo que de esta línea Puigcerdá-Barcelona.

Quiero terminar, diciendo simplemente que no debería quedar en la mente de SS. SS. ningún juicio peyorativo sobre Renfe, porque realmente todo esto es fruto —celebramos este año el cincuenta aniversario de la fundación de Renfe— de la desatención que prácticamente todos los gobiernos, antes y después del año 1941, han manifestado en su desconocimiento de la realidad ferroviaria española. Yo sinceramente pensé que con el Plan de Transporte Ferroviario o con el plan de cercanías esto iba a cambiar rotundamente de signo.

En estos momentos, señorías, tengo, y creo que todos tenemos, razones suficientes para manifestar nuestro escepticismo. Por consiguiente, bienvenidas sean medidas como ésta, que al menos en alguna línea como en ésta puedan tender a arreglar la situación.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: También brevemente para fijar nuestra posición al respecto de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Como ya se ha dicho anteriormente, el contrato-programa de Renfe en el año 1984 clasificaba una serie de líneas como deficitarias, muy deficitarias o altamente deficitarias, y el Gobierno propuso para estas últimas la solución drástica del cierre. Finalmente, fueron otras consideraciones las que prevalecieron y mantuvieron hasta nuestros días, hasta hoy, abierta la línea que hoy es objeto de esta iniciativa Barcelona-La Tour de Carol o Puigcerdá.

Francamente, debo decir que el señor Armet no se ha quedado corto en toda la serie de afirmaciones que ha he-

cho en su intervención describiendo el deficitario estado de esta línea. El se ha centrado básicamente en el estado del material móvil, en los retrasos, en el reiterado incumplimiento de la Ley de Normalización Lingüística, pero es que además esta línea tiene gravísimos problemas en cuanto a la propia infraestructura. No hay que olvidar que es una línea que en gran parte discurre por zonas consideradas de alta montaña, con unas pendientes que llegan a ser del 44 por mil, cuando los estándares se sitúan en el 15 por mil; que ello plantea problemas de adherencia, y a esta situación del terreno hay que añadir el lamentable hecho de que la mayoría de las travесas son todavía de madera y tienen que sufrir las inclemencias del tiempo. Ello ocasiona la falta de paralelismo de la vía en más de una zona, falta de paralelismo que ha sido denunciada por el propio personal de la empresa Renfe, que impide que los convoyes puedan superar la barrera de los treinta kilómetros por hora en muchas zonas. Incluso es curioso porque, siguiendo la vía, en más de un lugar hay una indicación al conductor que le recuerda que no se puede superar esa velocidad. Todo ello ha hecho que esta línea quede profundamente anticuada, y se agrava por el hecho de que, paralelamente, ha habido importantes inversiones en las correspondientes rutas por carretera, lo que todavía ha empeorado más la crisis de uso de la línea Barcelona-La Tour de Carol.

Ultimamente, Renfe ha emprendido una serie de mejoras. Una de ellas es, por ejemplo, la sustitución de parte del material móvil. Así, locomotoras o convoyes de una antigüedad de 38 años han sido sustituidos por aquellos que a su vez eran sustituidos en las líneas de cercanías de mayor uso de Barcelona, es decir, por material de 12 años de la serie 440. Ello supone un problema adicional y es que, así como el material más antiguo estaba preparado para superar las barreras de esta pendiente que antes citaba, del 44 por mil, el nuevo material no está adaptado a esta posibilidad, por lo que los problemas de falta de adherencia, especialmente en invierno, se van a agravar.

En definitiva, estamos ante una lamentable y clarísima situación de abandono de la línea que, también por desgracia, no es exclusiva de esta línea Barcelona-La Tour de Carol. Han sido muchas las instituciones que han manifestado su preocupación por el tema: ayuntamientos de la zona, el propio Parlamento de Cataluña o la Comunidad de trabajo de los Pirineos, que ha destacado la importancia de esta línea internacional. Por ello, nuestro Grupo Parlamentario va a apoyar, sin ningún tipo de reparo, esta proposición no de ley, y lo va a hacer con el deseo de que lo que hoy decidamos en esta Comisión sirva realmente para cambiar una errónea política de Renfe y del Estado respecto de esta vía.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Esta línea ferroviaria Puigcerdá-Barcelona tiene especial importancia porque, además de atender el tráfico entre Barcelona y Puigcer-

dá, es soporte de un servicio de cercanías como es el de Barcelona-Vich.

La proposición no de ley presentada y defendida por Izquierda Unida, consta de tres partes claramente diferenciadas que mi Grupo ha estudiado con sumo interés y que las encuentra aceptables. Por tanto, no voy a entrar en más detalle, puesto que SS. SS. la conocen.

No obstante, creo que es momento de recordar ahora que estamos otra vez, en este caso en la zona catalana, ante los efectos de haberse descuidado inversiones en áreas de Renfe de toda España, debido a la concentración de inversión que se está volcando sobre el corredor de alta velocidad Madrid-Sevilla. Este portavoz en más de una ocasión se ha referido a relaciones de otras regiones, como puede ser la unión de Murcia con Andalucía o la región extremeña, y en este caso hay una clara referencia a la región catalana, también discriminada, por falta de inversión al haberla concentrado en aquella línea ferroviaria.

Como resumen de la postura de nuestro Grupo ante esta proposición no de ley, dado que se trata de mejorar esta línea, nuestra postura va a ser favorable también a su aprobación, tanto en el caso de que se votara tal como ha sido presentada como si se aceptara la transaccional presentada por el Grupo Socialista. No obstante, respecto a esta transaccional, nuestro Grupo tiene que hacer algunas matizaciones.

En primer lugar, observamos que en esta transacción se hace mucho hincapié en que quede escrito y fijo el concepto de la autonomía empresarial. Creo que esta frase es de dudosa presencia en esta proposición, dado que la autonomía empresarial de una empresa pública como Renfe está condicionada no ya sólo a las decisiones o acuerdos de esta Cámara —aunque a veces no las cumpla, como hay casos recientes—, sino a las decisiones del Consejo de Ministros o incluso del propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes, vía orden ministerial. Por tanto, encontramos innecesaria esta insistencia y, por supuesto, su presencia aquí es dudosa. No opinamos lo mismo respecto a que aparezca el concepto de insistencia en el cumplimiento de los horarios y en la mejor información a los usuarios, ya que son dos conceptos que se vienen deteriorando por parte de Renfe de manera ostensible en los últimos tiempos.

La transacción hace referencia al cumplimiento del PTF. Esta fase nos suena incluso a broma, ya que siempre hemos defendido en esta Comisión —y son testigos SS. SS.— que se trata de un plan totalmente obsoleto y, últimamente, altos responsables de Renfe han dicho que el Plan de Transporte Ferroviario está absolutamente enterrado. No más lejos están las declaraciones de altos responsables de la compañía ferroviaria este verano en la Universidad Menéndez Pelayo. También hace referencia la transacción a que se renueve el material móvil y las instalaciones. La palabra «instalaciones» queda un poco indeterminada, porque no se dice a qué instalaciones se refiere. Una instalación en un conjunto ferroviario llega a ser un edificio, y no creo que se trate de renovar un edificio en este caso. A pesar de estas matizaciones, en el caso de que se acepte la transacción, por retirarse la primera

proposición, también la apoyaríamos, porque en su conjunto mejora la línea, que es el objetivo que nos mueve.

Y termino, señor Presidente, alegrándome de haber oído al portavoz del Grupo Socialista, en esta ocasión señor Modol, admitir que aunque se trata de una línea hoy por hoy no rentable, consideraciones de tipo social aconsejan mejorar y llevar adelante las obras. Es una idea que hemos venido defendiendo en otros casos y para toda España y, por tanto, nos alegra que en esta ocasión el Grupo Socialista, a través de su portavoz, coincida con la postura que este Grupo viene manteniendo en esta Comisión. Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para expresar su aceptación o no de la enmienda, tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: La enmienda transaccional presentada por el Grupo Socialista es sustancialmente nuestra proposición no de ley, de la que se eliminan, tal como ha dicho su representante, dos aspectos. Uno es el que hace referencia a las tarifas. Nuestra proposición no de ley estaba hecha antes de la reforma tarifaria efectuada por Renfe, por lo que estamos de acuerdo en eliminarlo. Si tuviésemos que discutir el tema tarifario deberíamos hacerlo en un debate específico sobre el tema y no centrarnos en esta línea. El otro aspecto es el aumento de frecuencia del servicio y el número de vagones en las horas punta y nocturnas. A pesar de que creemos que existen problemas graves en este sentido —ahora no recuerdo exactamente a partir de qué hora, pero quedan incomunicadas muchas ciudades cercanas a Barcelona a partir de una hora muy temprana por el transporte público—, esta reivindicación sería mejor plantearla cuando se solucionaran los otros problemas y aumentara el uso de la línea. Por consiguiente, estaríamos de acuerdo en estos aspectos.

Quisiera expresar una cierta reserva en cuanto a los tres primeros puntos que se proponen: asegurar un mantenimiento digno de las unidades ferroviarias, cumplimiento de los horarios y cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Normalización Lingüística. Creemos innecesario que se diga que se haga dentro del principio de priorización de actuaciones y de autonomía empresarial. Son cuestiones que no afectan ni a una cosa ni a otra. A pesar de todo, si esto supone un problema, hay que resolverlo.

Estimo que es muy importante que hoy hayamos coincidido en lo sustancial todos los grupos representados en esta Cámara, como es la urgente necesidad de mejorar de forma inmediata el servicio de esta línea. Como la enmienda transaccional incide en este tema, creemos que es muy importante que se apruebe por unanimidad una resolución de este tipo. Por tanto, hacemos nuestra la enmienda transaccional presentada por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia haría una sugerencia a los proponentes de la enmienda, y es una modificación de la redacción, porque me parece que queda poco claro el sentido al querer adaptar la redacción. Se dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para

que requiera de Renfe, dentro del principio de priorización de actuaciones y de autonomía empresarial, el cumplimiento para prever lo necesario para, de acuerdo con los objetivos del Contrato-programa y del Plan de cercanías,... a)... b)... c)... Sobra la expresión «el cumplimiento para». El texto tendría que quedar así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que requiera de Renfe, dentro del principio de priorización de actuaciones y de autonomía empresarial, prever lo necesario para, de acuerdo con los objetivos del Contrato-programa y del Plan de cercanías, asegurar, cumplimentar, cumplir... Yo sugeriría suprimir «el cumplimiento para», porque, si no, creo que no se entiende. ¿Hay algún inconveniente para ello?

El señor **MODOL I PIFARRE**: No hay inconveniente alguno, señor Presidente, pero no es prever sino proveer.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces el texto sería el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que requiera de Renfe dentro del principio de priorización de actuaciones y de autonomía empresarial, proveer lo necesario para, de acuerdo con los objetivos del Contrato-programa y del Plan de cercanías, asegurar un mantenimiento digno de las unidades ferroviarias de la línea de Renfe Puigcerdá-Barcelona; servicios de cercanías Barcelona-Vich: Barcelona-Puigcerdá; cumplimiento de los horarios y mejor información a los usuarios; cumplir escrupulosamente las disposiciones de la Ley de Normalización Lingüística de 1983. Igualmente, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que, en cumplimiento del PTF y PTC y con respecto a los principios de priorización y de autonomía empresarial enunciados, proceda a la renovación del material móvil y las instalaciones y a la realización de los estudios para instalar nuevas técnicas que mejoren el servicio y acorten el tiempo de trayecto.

Procedemos a la votación de este texto.

**Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto transaccional presentado por el Grupo Socialista.

— **PARA QUE EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS ACUERDE LA COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES, ANTE LA COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS, PARA INFORMAR SOBRE EL CONTENIDO DE LOS ESTUDIOS, ACTUALMENTE EN CURSO, SOBRE «LAS RELACIONES FERROVIARIAS DEL NORTE Y NO-ROESTE DE ESPAÑA» Y «LA NECESIDAD DE ACTUACIONES EN EL CORREDOR FERROVIARIO DE PAJARES», ASI COMO DE SUS CONCLUSIONES, UNA VEZ FINALIZADOS LOS MISMOS, ESPECIALMENTE EN RELACION CON LA DENOMINADA VARIANTE DE PAJARES. GRUPO**

**SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000222)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente proposición no de ley: Para que el Congreso de los Diputados acuerde la comparecencia del Ministro de Obras Públicas y Transportes ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, para informar sobre el contenido de los estudios actualmente en curso sobre las relaciones ferroviarias del Norte y Noroeste de España y la necesidad de actuaciones en el corredor ferroviario de Pajares, así como de sus conclusiones, una vez finalizados los mismos, especialmente en relación con la denominada variante de Pajares, planteada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra don José Manuel González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, señorías, intervengo, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, para presentar y argumentar nuestra iniciativa de proposición no de ley, relativa a la petición de comparecencia del Ministro de Obras Públicas y Transportes en esta Comisión de Industria, una vez finalizados los estudios relativos a las relaciones ferroviarias del Norte y Noroeste de España y a las necesidades de actuaciones en el corredor ferroviario de Pajares.

Con esta iniciativa, señor Presidente, el Grupo Parlamentario Socialista cumple con el compromiso adquirido por el debate de la proposición de ley celebrado en el Pleno del Congreso el día 25 de abril del presente año. Dijimos en aquel momento que, como expresión de nuestra positiva voluntad política, presentaríamos de inmediato una proposición no de ley encaminada a concretar las decisiones que resultaran oportunas tras la finalización de los mencionados estudios, y el día 7 de mayo, 12 días después del debate en el Pleno, presentamos esta iniciativa que hoy nos ocupa.

Señor Presidente, señorías, no quiero ser reiterativo con los argumentos que en defensa de nuestra posición ya expuse en el debate de abril; me remito a lo que se refleja como consecuencia de este debate en el «Diario de Sesiones». Solamente quiero reiterar que ningún responsable político ni institucional socialista ha dicho que la variante de Pajares no vaya a realizarse. Lo que sí hemos dicho —y ahora ratificamos— es que un proyecto de tal envergadura técnica y económica ha de estar justificado y apoyado por las conclusiones que puedan derivarse de los estudios oportunos. Los socialistas somos conscientes de que no se prevé a corto o a medio plazo la saturación de tráfico del actual trazado, pero las especialísimas características de la vía hoy en uso y la evidente limitación de velocidad que ello supone obligan a estudiar un nuevo trazado que evite en el futuro el riesgo de marginación de la parte asturiana de la red, y en ello estamos.

Señor Presidente, la coherencia de las posturas socialistas, tanto en el Parlamento asturiano como en esta Cámara, pasa por el análisis de los resultados de los estudios en curso de realización, porque creemos que los mismos serán determinantes para definir la solución técnica

más conveniente a fin de asegurar la adecuada inserción de la red ferroviaria asturiana en las características y rendimientos futuros del sistema global nacional. El grado de prioridad de la obra y la fórmula más apropiada para integrar la misma en la planificación ferroviaria son aspectos que asimismo se derivarán de los estudios.

Concluyo y resumo, señor Presidente. Los socialistas, que siempre nos hemos pronunciado y continuamos haciéndolo en favor de la conveniencia de la obra, entendemos que los criterios sobre su factibilidad, características, prioridad y momento de decisión han de basarse en los resultados de los estudios que se están realizando. Por tanto, y para evitar cualquier dilación en el conocimiento de dichos resultados, presentamos esta proposición no de ley que esperamos sea votada favorablemente por todas sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Martínez Arévalo.

El señor **MARTINEZ AREVALO**: En primer lugar, he de manifestar que nuestro Grupo considera que esta proposición no de ley es atípica y podríamos decir que hasta pintoresca, porque realmente lo que solicita es una comparecencia, para lo que en esta Cámara hay otros mecanismos mucho más adecuados que por medio de un trámite que parece de mucha más enjundia.

Sin lugar a dudas, tal y como ha explicado el portavoz socialista, el Grupo socialista trata de complementar el compromiso que asumió en el Pleno del 25 de abril como explicación a su voto negativo a la proposición de ley que defendieron los representantes de la Junta del Principado de Asturias. Consideramos que esta proposición queda totalmente descafeinada, no encierra ningún tipo de exigencia o de compromiso para el Gobierno. Es por ello por lo que, tratando de complementarla en cierta medida, nuestro Grupo ha presentado una enmienda de adición. Dicha enmienda de adición se ha presentado en base a las declaraciones realizadas por el portavoz socialista en el debate del 25 de abril, en el que —como él nos ha recordado— indicaba que ningún responsable político ni institucional socialista ha dicho que la variante de Pajares no vaya a realizarse; y comentaba que tampoco se podía ocultar que un proyecto de tal envergadura se fuera a afrontar sin estar apoyado en unas conclusiones de un estudio técnico. Entendemos que en las razones por las cuales el Grupo Socialista daba su voto negativo subyacía una cierta incoherencia con la anterior expresión, dado que en su conclusión quinta indicaba lo siguiente: porque los socialistas siempre nos hemos pronunciado y continuamos haciéndolo a favor de la conveniencia de la obra. Esto parece indicar que alguna obra hay que asumir para resolver esta mala comunicación que tiene Asturias con la Meseta. En su sexta conclusión indicaban lo siguiente: entendiendo que los criterios sobre su factibilidad, características, prioridad y momento de decisión han de basarse en los resultados de los estudios que se están elaborando.

El objetivo de la enmienda que nosotros presentamos es tratar de concretar algo más el compromiso, una vez concluidos esos estudios y despejadas las incertidumbres que el Grupo Socialista planteaba. En este sentido proponemos añadir a la proposición no de ley un párrafo que dice que, al propio tiempo y como consecuencia de las conclusiones del estudio, se establezca el calendario de fechas del inicio de ejecución prevista para la solución retenida de la citada variante de Pajares. Como nos indicaba el portavoz socialista en su intervención en el Pleno del 25 de abril, parece ser que se ha iniciado en noviembre de 1990 el estudio en cuanto a las relaciones ferroviarias del norte y noroeste de España y que, en febrero de 1991, se había encargado a una consultora especializada el estudio sobre la necesidad de actuaciones en el corredor ferroviario de Pajares, que complementaría el anterior estudio, y que ambos estarían finalizados antes de 1992. En las fechas en que estamos parece lógico que próximamente debieran venir a esta Cámara estos estudios y, de no ser así, debería agilizarse su presentación ante la Comisión, con el criterio de la exposición de motivos que hace el Grupo Socialista en su proposición no de ley, que está después modificada. En este sentido quiero aclarar que así como en la exposición de motivos se indica que se informará sobre el contenido de los estudios actualmente en curso y de sus conclusiones una vez finalizados los mismos, es decir, que parece que habría una opción de que nos explicaran previamente en qué estado de la cuestión se encuentran los estudios, sin embargo, en la redacción final de la proposición no de ley ya se condiciona previamente la conclusión de los estudios a la presencia para explicar en qué consisten los mismos.

De todas formas, a pesar de todo ello, el Grupo Popular no va a votar negativamente esta proposición no de ley tal como está presentada, que es, exclusivamente, como indicábamos al principio, una petición de comparecencia, lo cual evidentemente no daña, pero estimamos que debe complementarse con nuestra enmienda para que tenga un cierto grado de exigencia al Gobierno y aporte algo positivo, en cuyo caso nuestra posición, como es lógico y natural, sería afirmativa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo CDS tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señorías, al leer la proposición no de ley presentada por el Grupo socialista, la primera idea que se le ha ocurrido a este Diputado coincide con algo que se ha dicho en esta Cámara: ¿Para esta finalidad una proposición no de ley? E inmediatamente una pregunta asaltaba a este Diputado: ¿Es que se resiste el Ministro a presentar esos estudios? Indiscutiblemente, como la respuesta a esta pregunta no tendría sentido, tratándose de los muchos procedimientos por los que esta Cámara puede obligar —y utilizo ese verbo en toda su acepción, política, social y jurídica— a un ministro a comparecer ante ella, he llegado a la conclusión de que revela una voluntad política en el Grupo

proponente. El revelar una voluntad política en favor de que se arregle el grave problema de las comunicaciones de Asturias con la Meseta no puede por menos de ser recibida con alegría por parte de mi Grupo Parlamentario.

Por consiguiente, digamos que saltando sobre la redundancia y hasta el exceso que supone presentar una proposición no de ley para requerir al Ministro a que presente a esta Cámara unos estudios, yo saludo con optimismo esa expresión de voluntad política en el Grupo mayoritario de la Cámara. Pero a continuación tengo que poner de manifiesto algunas consideraciones que me ha suscitado la lectura de la proposición no de ley.

La primera de ellas, en su motivación, se refiere a que en Asturias han tenido y tienen lugar posicionamientos políticos, sindicales, sociales y empresariales en favor de que en el Plan de Transporte Ferroviario se incluya la obra denominada variante de Pajares. Yo creo que aquí hay una ausencia notoria, y quiero dejar constancia de ello en el «Diario de Sesiones» de esta Cámara, y es que en esa relación de posicionamientos no figura el de la Junta General del Principado de Asturias. Creo que es de justicia reconocer que allí se acordó democráticamente, como es lógico, que se incluyera en el Plan de Transporte Ferroviario la variante de Pajares.

La segunda consideración se refiere a que un proyecto de esta importancia ha de estar apoyado por las conclusiones de un estudio técnico, etcétera. Ello es evidente, pero inmediatamente uno piensa que después de tantos años de Gobierno socialista, sobre todo en Asturias, después de tantas vueltas como se ha dado a este problema, ahora mismo el que todavía estemos en una fase de estudio —y bienvenido el estudio— revela una atonía y una lentitud en tomar una decisión tan simple y sencilla como estudiar en profundidad un problema grave que tiene la Comunidad Autónoma asturiana en su conexión con el resto de España.

A continuación se dice que, coherentemente con esta posición, se han iniciado los pertinentes estudios en estrecha colaboración entre los ejecutivos de la Comunidad Autónoma y de la nación; ¿Nada más, señorías, que entre los ejecutivos de la Comunidad Autónoma y de la nación? ¿Dónde van la cantidad de estudios que se han realizado en el seno de la Junta General del Principado de Asturias oyendo a las cámaras de comercio, oyendo a las centrales sindicales, oyendo a determinados «consulting» que han sido convocados para estos estudios? Creo que se queda corta esa motivación.

Entrando en la proposición no de ley, también quiero señalar que dice: El Congreso de los Diputados acuerda que, una vez concluidos los estudios,... pero no se remarca el plazo en el que esos estudios tienen que estar concluidos. Hay otras resoluciones de la Cámara en las que se da por sentado que ese plazo tiene que ser finales de este ejercicio. Por tanto, yo entiendo que no hubiera sobrado que dentro de esta proposición no de ley se estableciera el plazo para acabar con esa incertidumbre que siempre ha existido sobre Asturias respecto a las relaciones ferroviarias.

Yo creo que estas cosas debieran ser meditadas por el

Grupo proponente, desde luego nosotros apoyamos esta proposición no de ley y vamos a esperar a los resultados de la misma antes de que nuestro Grupo dé un nuevo paso —que sería en el supuesto de que esto quedara en la nada o quedara en una solución que no coincidiera con los intereses que creemos que no solamente son de Asturias sino del resto de España en relación con Asturias— en el sentido de proponer al Parlamento Europeo que nombre una comisión que inspeccione la línea León-Gijón.

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

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Nosotros también queremos empezar por felicitarnos de la explicitación de esa voluntad política de la realización de la variante de Pajares, viejísima aspiración asturiana. Es un tema que se ha tratado recurrentemente en esta Cámara en múltiples ocasiones.

Nos parece —como se ha dicho ya por otros grupos y sin ninguna acritud por nuestra parte— una iniciativa realmente pintoresca cuando existen otros cauces para pedir la comparecencia de un ministro, a lo que está obligado —como se ha dicho también— tanto política como jurídicamente por esta Comisión, si se le solicita la comparecencia.

Por otro lado, nos parece adecuada también la enmienda de adición que presenta el Grupo Popular, porque intenta concretar un plazo que obligue a que ese estudio final, iniciado en febrero de 1991, pueda ser presentado antes de acabarse este período de sesiones, lo que confiere a la proposición una mayor entidad, en función de que no se limita, por esta vía pintoresca —repito—, a pedir la comparecencia del Ministro, sino que obliga a que esa comparecencia con el estudio terminado se produzca dentro de este período de sesiones, lo que nos parece adecuado.

Por tanto, vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley, que intenta resolver una vieja aspiración —como ya se ha dicho— no sólo de Asturias sino del resto de España en su comunicación con Asturias, por lo que nos felicitamos de esa explicitación de voluntad política que se ha producido en esta Comisión hace unos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición respecto a la aceptación o no de la enmienda planteada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Quisiera iniciar esta intervención...

El señor **PRESIDENTE**: No es intervención, señor González, es estrictamente para fijar la posición respecto de la enmienda.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: A esos términos me voy a atener.

Sencillamente quiero decir que, como saben SS. SS., el texto de nuestra posición no de ley proviene de una expresión de voluntad política manifestada en un debate en el Pleno, en el que nuestro compromiso estaba por la agilización máxima de todos los trámites que pudieran llevarnos a conclusiones respecto a esta obra. Por tanto, hoy he reiterado mis argumentos dentro del mismo realismo y pragmatismo que expusimos en el debate de totalidad.

La aportación que nos hace el Partido Popular, como enmienda de adición, entendemos que prejuzga el resultado de los estudios al pedir calendario para el inicio de obras, con lo cual nuestro deseo de que efectivamente esos resultados sean positivos para la realización de las obras, nos lleva a no poder aceptar los juicios previos sobre el resultado de los propios estudios.

Creo que la intencionalidad y la voluntad política han quedado manifestadas en nuestra proposición no de ley, que incluye todas estas intenciones, pero que no trata de prejuzgar el resultado de los estudios, sino conocerlos de inmediato. Por tanto, señoría, en principio, no es conveniente para la iniciativa que se incluya esta aportación que han realizado como enmienda de adición.

Por otra parte, señor Presidente, quiero aclarar que la mayoría a la que aluden otros representantes que han intervenido en este debate, la mayoría de la Junta General del Principado en cuanto a la adopción de decisiones, no ha contado con el voto positivo de los socialistas en lo que respecta a este tema.

El señor **PRESIDENTE**: No entremos en debate, señor González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Siendo mayoría minoritaria, nos ha llevado a esa conclusión, que es democrática, por supuesto, pero creo que es conveniente aclarar para conocimiento del resto de los señores Diputados y de S. S.

Por tanto, no aceptamos esta enmienda, porque entendemos que prejuzga, como ya he dicho, los resultados del estudio; pero queremos volver a reiterar nuestra voluntad política de agilización y de máxima urgencia para el conocimiento de los resultados del estudio.

Agradezco a SS. SS. la oferta de voto positivo a nuestra aportación, y espero que esto sirva para contribuir a la agilización de una solución para este grave problema de las comunicaciones de Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación de la proposición no de ley, en los términos planteados inicialmente por el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 31.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE, DENTRO DEL PRIMER CUATRIMESTRE DE 1992, PRESENTE EN LA CAMARA UN PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA EDIFICACION EN**

**EL QUE SE REGULEN TODOS LOS ASPECTOS QUE TIENDAN A GARANTIZAR LA CALIDAD DE LOS EDIFICIOS Y LA ACTUACION Y RESPONSABILIDADES DE CUANTOS AGENTES INTERVIENEN EN LA REALIZACION DE LOS MISMOS. GRUPO SOCIALISTA (Número de expediente 161/000258)**

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REMITIR A LA CAMARA, ANTES DEL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1991, UN PROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LA EDIFICACION QUE REGULE LOS PRINCIPIOS BASICOS Y LOS REQUISITOS ESENCIALES DE LA ACTIVIDAD EDIFICATORIA. GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 161/000250)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar, a continuación, las proposiciones que aparecen en 5.º y 7.º lugar. Puesto que son similares, si SS. SS. no tienen inconveniente, vamos a tramitarlas conjuntamente. Una de ellas, está planteada por el Grupo Socialista, la otra por el Grupo Parlamentario Popular, y dicen lo siguiente:

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que dentro del primer cuatrimestre de 1992, presente en la Cámara un proyecto de ley general de la edificación, en el que se regulen todos los aspectos que tienden a garantizar la calidad de los edificios y la actuación y responsabilidades de cuantos agentes intervienen en la realización de los mismos, planteada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a remitir a la Cámara, antes del 30 de septiembre de 1991, un proyecto de ley de ordenación de la edificación, que regule los principios básicos y los requisitos esenciales de la actividad edificatoria, planteada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, en primer lugar, por el Grupo Popular, el señor Gómez Darmendrail, tiene la palabra.

El señor **GOMEZ DARMENDRAIL**: Señor Presidente, como cuestión previa, quisiera transmitir a SS. SS. el malestar del Grupo Popular en el sentido de que no es la primera vez que sucede que una proposición no de ley se discute ya caducada. Se retienen nuestras iniciativas mientras el Grupo Socialista prepara otras similares, como en el caso que nos ocupa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez, esa cuestión atañe a esta Presidencia y a la Mesa. La iniciativa del Grupo Popular es del 28 de junio. Estamos en el mes de octubre y hemos tenido el verano de por medio. Creo que más rapidez en las tramitaciones es muy difícil de obtener en una proposición no de ley en esta Cámara.

La iniciativa del Grupo Socialista es del 5 de septiembre, es decir, del mes pasado. (*Rumores.*) Es la primera sesión en la que tratamos proposiciones no de ley después del período de verano. Por tanto no se puede decir que no

se tramiten con rapidez. Me parece que eso sería injusto con la tramitación que estamos tratando de llevar a cabo en esta Mesa.

El señor **GOMEZ DARMENDRAIL**: Señor Presidente, en todo caso es una casualidad que aparezca en la misma Comisión la proposición no de ley del Grupo Socialista, que ha tenido entrada más de un mes después que la nuestra.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, yo quiero responder a eso diciendo que las proposiciones no de ley se tratan por orden de entrada y teniendo en cuenta la representación de los grupos parlamentarios. Las tres primeras proposiciones no de ley han sido de Izquierda Unida, porque es el grupo que más ha presentado. Hemos incluido también en el orden del día las dos que había del Grupo Socialista y las dos que había del Grupo Popular, que son los que tienen mayor nivel de representación. Ese es el criterio, no otro. Desde luego, no hay ningún criterio político en la elaboración del orden del día de esta Comisión.

El señor **GOMEZ DARMENDRAIL**: Señor Presidente, en todo caso, me veo nuevamente —y digo nuevamente porque a este diputado no es la primera que le ocurre— en la obligación de presentar una enmienda de viva voz para cambiar la fecha. Más que una enmienda es una mera corrección técnica, como verán SS. SS.

La proposición no de ley del Grupo Popular dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a remitir a esta Cámara, antes del 30 de septiembre de 1991 un proyecto de ley de ordenación de la edificación, etcétera.

Como es natural, siendo hoy día 1 de octubre, la enmienda va en el sentido de que la proposición diga: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a remitir a esta Cámara, dentro del primer cuatrimestre de 1992, un proyecto de ley, etcétera. Todo ello por las razones que luego explicaré.

Señorías, el mundo de la edificación, por su complejidad y por su propia trascendencia económica y social, justifica claramente la existencia de un tratamiento diferenciado y específico. Parece, pues, conveniente y muy urgente ordenar toda la dispersa normativa existente en la actualidad relativa a un sector que mueve cerca de cinco billones de pesetas al año y da trabajo a 1.200.000 personas.

La Ley 12/1986, de 1 de abril, sobre regulación de las atribuciones profesionales de los arquitectos e ingenieros técnicos, establece en su disposición final primera, número 3, que el Gobierno remitirá en el plazo de un año a las Cortes Generales un proyecto de ley de ordenación de la edificación. Sin embargo, transcurridos más de cinco años desde la publicación de esta Ley, que obligaba al Gobierno en los términos expresados, no ha sido presentada todavía la ley de la edificación, que, además del régimen jurídico general de la edificación, ha de regular las actividades, responsabilidades y garantías exigibles a los di-

ferentes agentes que intervienen en el proceso de la edificación.

De acuerdo con la contestación a pregunta escrita de un diputado del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el Gobierno se muestra consciente de la necesidad de esta regulación y por ello se ha constituido en el Ministerio de Obras Públicas un grupo de trabajo que, desde 1989, está elaborando el borrador del anteproyecto de esta ley, que no verá la luz hasta que no se culminen y completen los trabajos previos necesarios que permitan abordar esta cuestión con rigor y profundidad.

Asimismo, el Ministro Virgilio Zapatero anunció en su comparecencia en el Congreso, celebrada en enero del pasado año para explicar los planes del Gobierno para la actual legislatura, que uno de ellos sería la ley de la edificación, tan reiteradamente solicitada por todos los sectores.

En otra contestación del Gobierno, el 7 de mayo de 1990, a pregunta escrita del diputado del Grupo Popular, Eduardo Rodríguez Espinosa, se señala que está prevista para la presente legislatura la elaboración de un proyecto de ley de ordenación de la edificación.

En contestación a este diputado que habla, el 17 de abril de 1991, el Gobierno decía que se remitiría a la mayor brevedad posible.

Posteriormente, el 18 de junio de 1991, el Ministro señor Borrell, contestando en el Senado al senador Hernández Escorial, dijo que esta ley estaría elaborada en el primer cuatrimestre de 1992. Es decir, que el Ministro manifiesta que la querían presentar dentro del primer cuatrimestre de 1992. Por ello nosotros hemos presentado esta enmienda como acto de fe en el Ministro, con la esperanza de que esta vez se cumpla lo que ha prometido.

Es preciso reseñar también que el pasado día 4 de junio se sustanció en el Senado una moción del Grupo Popular en la que se instaba al Gobierno a remitir a las Cortes un proyecto de ley que regule adecuadamente y proteja eficazmente los derechos de los consumidores y el control de la calidad y seguridad de las edificaciones. En la intervención en contra de la misma la portavoz socialista señaló que está en curso la ley de garantías de la edificación, de la que existe un borrador muy avanzado elaborado por un importante grupo de trabajo. Sin embargo, el dato objetivo y cierto es que, atendiendo a la Ley 12/1966, de 1 de abril, el Gobierno debía haber presentado este proyecto antes del 1 de abril de 1987, es decir, hace más de cuatro años. Este proyecto de ley es demandado tanto por los distintos sectores implicados, Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Colegio de Arquitectos Técnicos, Asociación Nacional de Promotores Públicos, Asociación Nacional de Promotores y Constructores, etcétera, como por los ciudadanos, a través de las asociaciones de consumidores y del Defensor del Pueblo, que en no pocas ocasiones se ven desprotegidos en sus derechos relacionados con el uso, disfrute o compra de su vivienda. En este sentido son habituales, año tras año, en los informes del Defensor del Pueblo las quejas recibidas por defectos de construcción y de edificación. Entre los principales problemas que plantea la vi-

vienda, también según los informes anuales del Defensor, se encuentra la carencia normativa del régimen de la edificación y, por tanto, del cuadro de responsabilidades por defectos constructivos, la determinación de las obligaciones y responsabilidades de los agentes en el proceso de las garantías específicas de los adquirentes de viviendas en construcción, etcétera.

Conviene recordar, por último, que en el informe elaborado en julio de 1989 por la Ponencia especial sobre la situación y problemática de las transacciones inmobiliarias en las zonas turísticas, que se constituyó en el Congreso en la legislatura anterior, en su punto número 10, se recoge la unánime opinión, expresada por los representantes de la Administración, Defensor del Pueblo y distintas asociaciones y corporaciones, relativa a la necesidad de actualizar el régimen jurídico general de la edificación que, según dicho informe, debería contemplar los siguientes objetivos con la finalidad de mejorar las garantías de adquirentes y usuarios.

Primero, señalar los principios básicos y los requisitos esenciales de la actividad edificatoria. Segundo, identificar, definir y regular las funciones de los distintos agentes, promotor, constructor, técnicos, junta rectoral de cooperativas, suministradores, subcontratistas, etcétera. Tercero, considerar las obligaciones y responsabilidades de los mismos. Cuarto, articular un sistema de garantías por defectos constructivos. Quinto, establecer un cuadro de infracciones y sanciones y un registro de infractores. Sexto, exigir condiciones mínimas respecto al capital social y autofinanciación a fin de lograr la debida proporción con el valor real de las construcciones promovidas. Séptimo, regular el régimen de disolución de las sociedades mercantiles promotoras de construcciones.

Esta ley debe contemplar, en todo caso, el proceso edificatorio en su conjunto desde la planificación económica y proyección técnica, pasando por la ejecución y recepción de las obras, su mantenimiento y conservación hasta la demolición.

Debe definir con claridad las funciones y obligaciones específicas de todos los agentes intervinientes, promotores, contratistas, técnicos facultativos, fabricantes, importadores, suministradores, laboratorios y empresas de control de calidad.

Asimismo deben contemplarse las responsabilidades, evitando la tendencia a las responsabilidades solidarias, como frecuente alternativa práctica a la insolvencia de ciertos agentes y esto no sólo por un elemental principio de justicia, sino, además, para estimular racionalmente la aportación de cada agente a la calidad exigible en el proceso constructivo.

Respecto a las garantías, no sólo se referirán a los vicios o defectos de la construcción, sino a la cualificación profesional, control y a todos los pasos intermedios hasta la escrituración e inscripción.

Finalmente, debe regularse el régimen de disolución de las sociedades mercantiles dedicadas a la promoción y construcción, estableciendo un régimen de infracciones y sanciones.

Por todo ello, señor Presidente, es por lo que el Grupo

Popular trae a esta Cámara la presente proposición no de ley.

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

El señor **OLEA ALVAREZ**: El Grupo parlamentario Socialista presentó esta proposición no de ley basándose, fundamentalmente, en la necesidad de la existencia de la misma.

La necesidad de que haya en España una ley que ordene, con carácter general, la construcción y edificación tanto de viviendas como de toda clase de contenedores urbanos construidos para el desarrollo de las actividades humanas, se nos hace más evidente desde el punto de vista de la enorme complejidad que está adquiriendo, sobre todo en los últimos años, el proceso constructivo.

Desde los tiempos en que nuestros primeros ancestros edificaban sus palacetes o sus cabañas, etcétera, hasta los tiempos actuales en los que ya empezamos a hablar de edificios inteligentes, es evidente que la construcción ha progresado mucho, se ha hecho muy compleja y, por esta razón, se ha hecho más difícil el control de las posibles malas actuaciones o de los posibles errores o defectos en la ejecución de los edificios.

En la exposición de motivos de la proposición no de ley del Grupo Socialista se establecen algunos puntos, no todos ni exhaustivamente, que justifican la presentación de esta proposición y, por tanto, de una ley general de la edificación. Le hemos puesto una fecha basada, fundamentalmente, en dos motivos. De una parte ser realistas y no plantearnos un deseo de inmediatez, sino de que por parte del Gobierno se haya avanzado lo suficiente en la elaboración de dicho proyecto de ley.

Debido a la complejidad del hecho edificatorio, que muy someramente he advertido hace un momento, resulta igualmente complejo elaborar una ley general de la edificación por los múltiples aspectos que debe regular, tanto técnicos como jurídicos o sociales. Es evidente que esta necesidad de existencia de una ley de ordenación de la edificación no es una necesidad de este año ni de 1986, sino de bastante antes. Los distintos agentes sociales que intervienen en la edificación habían dado muestras de la necesidad y de su deseo de contar con una ley reguladora con carácter general, y de hecho tanto éste como anteriores Gobiernos habían iniciado esbozos para la elaboración de distintos borradores de proyectos de ley. Recientemente se ha manifestado la voluntad del Gobierno de remitir dicho proyecto de ley durante la presente legislatura y más concretamente durante el primer cuatrimestre de 1992.

En consecuencia, presentamos en esta Cámara esta proposición no de ley que coincide en lo esencial con la del Grupo Popular y que coincide también en lo esencial con los deseos y demandas de gran parte de la sociedad española, sobre todo de los agentes más directamente implicados en la edificación.

Esperando el voto favorable de toda la Cámara, tengo el honor de presentar esta proposición no de ley.

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

Por el Grupo del CDS, el señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, no podemos menos que congratularnos de que por fin se hable de un plazo para la ley general de edificación. Esta es una ley muy esperada. Quiero recordar que la última vez que esta Cámara se ha pronunciado a favor de que se remitiera un proyecto fue en esta Comisión, cuando se aprobó el informe sobre la Ponencia que se creó a instancias del CDS sobre transacciones inmobiliarias en zonas turísticas, donde una de las conclusiones, precisamente, era que se consideraba urgente hacer una ley general de la edificación en la que se recogieran los aspectos de calidad y al mismo tiempo la responsabilidad de cuantos agentes intervienen en los mismos términos en que lo han hecho el Grupo Socialista y el Grupo Popular. Creo que la Comunidad Autónoma Catalana está debatiendo en su Parlamento una ley de calidad de la edificación, o está a punto de entrar esta ley.

Me parece que llevamos siete, ocho o nueve anteproyectos rondando en el Ministerio. ¿Cuál será la cuestión que parece clave a la hora de aprobar esta ley? Parece que el asunto más peliagudo y más duro, el nudo gordiano de esta ley, es el problema del seguro. Todos sabemos que hasta ahora los agentes que participan en la construcción, especialmente constructores, arquitectos y aparejadores, respondían a través de la responsabilidad decenal del Código Civil; responsabilidad decenal que valía hace tiempo, cuando se construía poco y cuando cualquier defecto de la construcción era un caso aislado y singular dentro de los Tribunales de Justicia; pero hace ya 20 ó 30 años que esto no es así. La cantidad de casas que se construyen continuamente, la inestabilidad de muchas constructoras que nacen para hacer un complejo de 200 viviendas y luego mueren, etcétera, es decir, el ritmo de hoy no permite acudir a la responsabilidad decenal sino que exige un seguro; pero el seguro tiene un problema esencial y es que encarece la vivienda. Quizá convenga dejar eso aquí sentado porque podemos ganar en unas cosas pero, las consecuencias de tener una responsabilidad por varios años, nos va a llevar a un encarecimiento de las viviendas.

Nos encontramos ante una ley que, como el Guadiana, aparece y desaparece en fase de anteproyecto, pero el hecho de que el grupo mayoritario nos diga que en el primer cuatrimestre del año próximo va a estar dispuesta hace que, por lo menos, parece que, hay intención de hacerlo, aunque es posible que tenga el mismo resultado que otras anteriores. Ojalá no sea así.

En todo caso, por las razones que he apuntado y por el hecho de que es una ley que, salvo la cuestión del seguro, no tiene complejidades políticas de ningún tipo (es una ley que sólo tiene complejidades técnicas de elaboración) nosotros, una vez más, como ya hicimos en la Ponencia sobre transacciones inmobiliarias en zonas turísticas, vamos a apoyar el hecho de que el Gobierno se comprometa firmemente a que en el primer cuatrimestre del próxi-

mo año haya una ley general de edificación, puesto que es necesaria, y como siempre se ha dicho en política: lo que es necesario se debe hacer. Por tanto, total apoyo del Grupo del CDS a estas dos iniciativas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Nosotros también nos felicitamos por el compromiso que hoy parece sustanciarse en esta Cámara tras muchos años de espera de una ley general de edificación que todos consideramos necesaria.

No vamos a entrar en detalles de la ley (ya tendremos ocasión, sin duda, de debatirla en todos sus aspectos en los trámites adecuados en esta Cámara), pero, como se ha suscitado el problema de las fechas, sobre quién ha presentado esto o aquello, mi grupo que, naturalmente, también ha trabajado en este tema desde hace muchos años, tiene que recordar que en diciembre de 1990 presentamos una interpelación al Gobierno que se sustanció en una moción subsiguiente en enero de 1991 en la que, proponíamos fundamentalmente la presentación de un proyecto de Ley General de Edificación, que en su día no mereció el apoyo de algunos grupos que hoy presentan su proposición no de ley. En cualquier caso, y más allá de la anécdota de quién se quiera apuntar el tanto —que tiene un interés político pero que a nosotros nos parece absolutamente residual y epidérmico— consideramos más importante la sustanciación en esta Comisión del compromiso de que en el primer cuatrimestre de 1992 se va a poder disponer de ese proyecto de ley general de edificación que, con toda la complejidad que tenga —que efectivamente la tiene, sobre todo en el terreno técnico— va a significar un marco en el que podremos entendernos todos a la hora de hablar de edificación y, sobre todo, de edificación pública.

Por tanto, repito nuestro apoyo a la proposición no de ley, tanto a la que presenta el Partido Socialista como a la que ha enmendado sobre la marcha el Grupo Popular, y que sustancialmente es la misma. Esperamos que ese compromiso se cumpla porque, como ya se ha citado antes y según mi conocimiento, ha habido al menos ocho anteproyectos de una ley similar. Esperemos que esta vez el parto culmine adecuadamente y no se aborte por el camino esta ley como ha ocurrido en tantas otras ocasiones.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: Nuestro grupo va a apoyar, como no podía ser de otra forma, las iniciativas que se someten a nuestra consideración, pero antes quiere manifestar su perplejidad ante las mismas y, a su vez, desconfianza en lo que hoy podamos decidir, porque creo que hoy estamos ante un trámite de cierta inutilidad. Resaltaban los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra la importancia de la ley de ordenación de la edificación —nosotros estamos de acuerdo con ello—,

y todos los grupos aquí presentes, de una forma u otra, hemos presentado iniciativas reclamando esa ley, y, si no tenemos más remedio, las vamos a tener que continuar presentando por lo que ahora diré.

La Ley de atribuciones profesionales de Arquitectos e Ingenieros Técnicos, en el año 1986 (ésta es una Ley que aprobamos en abril de 1986) fijaba el plazo de un año para que el Gobierno presentara a la Cámara esa ley. La Ponencia de transacciones inmobiliarias se constituyó en esta Comisión en la anterior legislatura en el año 1989. En dicha ponencia que estuvo —por decirlo en forma de tópico— permanentemente reunida desde febrero hasta julio de 1989, informaron todos aquellos sectores que tenían que decir alguna cosa en el ámbito edificatorio y en la futura regulación de los aspectos relativos a la edificación y esa Ponencia, que, una vez más, debemos recordar que su informe fue aprobado por unanimidad de todos los grupos presentes en la Cámara, reclamaba al Gobierno que, con la máxima urgencia, abordara la regulación del régimen jurídico general de la edificación. Eso sucedía en la anterior legislatura. La Ley de Atribuciones citada hace un momento fue aprobada en la segunda legislatura y estamos en la cuarta legislatura. Quiero decir con ello que si, una vez más, esta Comisión tiene que reclamar al Gobierno que presente una iniciativa que ya hemos acordado que debía ser presentada, totalmente de acuerdo, nosotros vamos a votarlo; pero, en cualquier caso, creo que puede no ser cumplido por el Gobierno.

Nos dice el Portavoz del Grupo Socialista que ahora el Gobierno tiene intención de presentar en el primer cuatrimestre del año 1992 este proyecto de ley. Estoy seguro que en este momento el Ministro debe tener esa intención, pero de la misma forma que el Ministro de turno en el año 1986, cuando aprobamos la Ley de Atribuciones tenía intención de presentar en el plazo de un año la correspondiente ley de ordenación de la edificación, que luego no se hizo; si el señor Borrell, de aquí cinco o seis meses, cambia de idea, y por la planificación legislativa del propio Ministerio tiene otras prioridades y no nos presenta este proyecto de ley a la Comisión, supongo que, de aquí a un año, habrá otro grupo que presentará una iniciativa en idéntico sentido.

No se escapará a los señores diputados, con independencia de su adscripción política, que aquí hay una cuestión de dignidad del propio Parlamento y de la propia Comisión. Lo que esta Comisión reclame y vote unánimemente, o no unánimemente, que la mayoría de la Comisión decida, luego, no puede ser incumplido reiteradamente por el Gobierno.

Es por lo que, como decía hace un momento, nuestro grupo va a votar a favor de esas iniciativas, pero ha querido dejar patente su perplejidad ante las mismas y la desconfianza fundada sobre su cumplimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que hay una coincidencia de fondo, pero que deben votarse separadamente ambas iniciativas, ya que no tienen el mismo texto; no hay un texto unificado, y creo que hay que votar las dos separadamente.

Por tanto, vamos a votar, en primer lugar, la proposición no de ley planteada por el Grupo Parlamentario Popular, con la modificación que ha planteado su portavoz, sustituyendo la frase «antes del 30 de septiembre de 1991», por «dentro del primer cuatrimestre del año 1992».

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta proposición no de ley.

Pasamos a votar la proposición no de ley planteada por el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 28.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE, EN EL PLAZO DE TRES MESES, REMITA A LA CAMARA UN PLAN QUE MODIFIQUE EL ACTUAL SISTEMA DE LIBRAMIENTO DE FONDOS POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES A LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS PARA EL PAGO DE LAS SUBVENCIONES DERIVADAS DEL PLAN CUATRIENAL 84/87, Y QUE PREVEA EL PAGO DEFINITIVO DE LAS AYUDAS ECONÓMICAS QUE AUN SE ADEUDAN DERIVADAS DEL PLAN TRIENAL 81/83, EN MATERIA DE VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL. GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 161/000249)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la última proposición no de ley contenida en el orden del día de la sesión de hoy, por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, remita a la Cámara un Plan que modifique el actual sistema de libramientos de fondos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a las Comunidades Autónomas para el pago de las subvenciones derivadas del Plan Cuatrienal 84/87, y que prevea el pago definitivo de las ayudas económicas que aún se adeudan derivadas del Plan Trienal 81/83, en materia de viviendas de protección oficial, planteada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: El Grupo Parlamentario Popular ha querido recoger con esta proposición no de ley el problema de las demoras y retrasos que se producen en el pago de las ayudas y subvenciones económicas personales concedidas a las personas adquirentes de viviendas de protección oficial.

Este es un problema que se viene recogiendo regularmente en los informes anuales del Defensor del Pueblo, y en el último, presentado hace unos meses, el correspon-

diente a 1990, se dice expresamente que siguen produciéndose retrasos en el pago de las subvenciones a adquirentes de viviendas de protección oficial, cuando se recogen los problemas que afectan a la vivienda.

De acuerdo con estos informes, entre los principales problemas que plantea la vivienda destaca el relativo a estas demoras, siendo muy frecuentes las quejas, tanto por la demora de años en el pago de las ayudas económicas previstas en el Plan Trienal 81/83 como por las demoras excesivas en hacer efectivas las subvenciones personales a los adquirentes, previstas en el Plan Cuatrienal 84/87.

Mientras que en el primer caso, como todos sabemos, la tramitación y el pago de las ayudas corresponde exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin ninguna intervención de las comunidades autónomas, en el segundo la tramitación y pago son competencias compartidas entre el Ministerio y las comunidades. Dichas comunidades son las encargadas de recibir las solicitudes, reconocer o denegar el disfrute de subvención, así como proceder al pago y justificar el mismo ante el Ministerio, que es a quien corresponde librar los fondos para el abono de estas subvenciones.

Las demoras que hasta ahora se han producido como consecuencia de las disfunciones y descoordinación entre las comunidades autónomas y el Ministerio en relación al sistema de subvención conllevan el consiguiente perjuicio para los beneficiarios de las viviendas de protección oficial y para el propio sistema de estas viviendas.

Algunas de las denuncias que se producen podrán ser, sin duda, imputables a la gestión de las comunidades autónomas, pero una gran parte de las mismas tienen su causa en el retraso e insuficiencia de los fondos remitidos por el Ministerio para el abono de las subvenciones.

En esta proposición no de ley no solicitamos la reforma normativa del régimen de subvenciones que, por otra parte, parece que será modificado si el Ministerio pone, por fin, en marcha las medidas anunciadas por el señor Ministro. Se trata de adoptar medidas para agilizar el sistema de libramiento de fondos y conseguir que las demoras sean las menos posibles; medidas que creemos que deben ser: librar, con carácter urgente, a las diversas comunidades autónomas los fondos destinados a hacer frente a las subvenciones personales cuyo pago se adeude a los diversos adquirentes de viviendas de protección oficial; modificar el sistema de libramiento de fondos por parte del Ministerio a favor de las comunidades y articular un programa de urgencia para el pago definitivo de las ayudas que se adeudan del Plan Trienal 81/83.

Coincidiendo con el Defensor del Pueblo, hemos de manifestar que la descoordinación entre el Ministerio y las comunidades en relación con este tema afecta gravemente a los adquirentes de viviendas de protección oficial beneficiarios de las subvenciones, lo que vulnera, entre otros, el artículo 103 de la Constitución, que ordena a la Administración pública actuar de acuerdo con los principios de eficacia y coordinación.

Finalmente, dado el grave problema financiero que se está causando a las comunidades autónomas por los retrasos que se producen en las transferencias —y podemos

poner como ejemplo el de la Comunidad Autónoma de Madrid, donde este verano su responsable denunciaba los graves perjuicios que le estaba causando hacer frente a estos pagos sin haber recibido todavía el dinero del Ministerio, y también los graves problemas que se les está causando a los ciudadanos que se acogen a este tipo de ayudas—, es por lo que el Grupo Popular presenta hoy esta proposición no de ley en esta Cámara.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Voy a intervenir brevemente, señor Presidente, para mostrar nuestra posición de apoyo a la proposición que presenta el Grupo Popular, porque pensamos que son necesarias medidas para agilizar el libramiento de fondos, por parte de la Administración central a las comunidades autónomas, para intentar paliar una situación que se ha señalado y con la que coincidimos: una grave situación financiera de las comunidades autónomas, en no pocas ocasiones por una cierta cactería de la Administración central a la hora de librar esos fondos comprometidos.

Nada más.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Intervengo para fijar la posición del Grupo Socialista.

Comenzaré diciendo que estamos ante un problema consecuencia de actuaciones en fase de extinción, que creo que conviene que quede claro desde el principio, para poder enjuiciar correctamente la situación.

El informe del Defensor del Pueblo, que reiteradamente se ha citado, además de resaltar las disfunciones que el propio sistema de ayudas puede tener, como reflejo de las quejas que los ciudadanos transmiten a dicha institución, también reconoce, sin embargo, que se han producido mejoras respecto a los informes en los que en principio se habían efectuado las primeras quejas. El informe de 1990 reconoce que en los últimos años ha mejorado la situación respecto a años anteriores. Se trata de disfunciones no generalizaas y, como decía al principio, de aspectos residuales de actuaciones en fase de extinción.

También conviene distinguir los dos tipos de problemas que se presentan referentes a los dos planes de actuación, sea el de 1981-83 o sea el de 1984-87, que tienen normativas y criterios diferentes a la hora de proceder a las subvenciones o ayudas personales. Respecto a las subvenciones del plan 1984-87, al que parece dirigirse principalmente la proposición no de ley del Grupo proponente, conviene aclarar que la Administración central libra los fondos con un elemental criterio de prudencia y control del gasto público. Las posibles disfunciones que pudieran atribuirse a eso que también se ha llamado posible cactería de la Administración central, no deben ser tales

cuando se han instrumentado procedimientos de agilización que han permitido acelerar el trámite, justificando parcialmente, por parte de las comunidades autónomas, el gasto producido o la subvención concedida. Es decir, que se han establecido criterios de justificación parcial y anticipada por fases de las entregas a cuenta que se realizan, lo cual permitía, al justificar parcialmente una entrega, volver a recibir nuevas entregas. Es decir, como el propio Informe del Defensor del Pueblo admite y recordaba anteriormente, se ha registrado una mejora respecto a situaciones anteriores de justificación de las entregas a cuenta realizadas por la Administración central a las comunidades autónomas.

También es sintomático, para poder enjuiciar el problema en sus justos términos, que a 31 de diciembre de 1991 existía un saldo sin justificar a favor de las comunidades autónomas de alrededor de 6.400 millones de un total de 43.600 millones concedidos. Esto, en nuestra opinión, es un índice de la flexibilidad y del criterio abierto de la Administración central respecto a las comunidades autónomas. Incluso había comunidades autónomas que tenían cantidades por justificar cercanas a los mil millones.

Por tanto, no se trata de un problema de la Administración central, sino, como decía antes, de mantener unos elementales criterios de control del gasto público y a ellos debemos atenernos todos, y las administraciones autonómicas también. Asimismo, hay que reconocer que la mejora se ha producido no sólo por el mecanismo que he referido de libramientos y justificaciones parciales, sino, además, por la mejora de la gestión administrativa por parte de las comunidades autónomas para justificar sus pagos y justificar así los libramientos necesarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Por otra parte, también es verdad que se han presentado problemas respecto a ayudas económicas personales referentes todavía al plan 1981/1983 —es decir, de hace casi 10 años en algunos casos—, que han sido abordadas en el Informe del Defensor del Pueblo. Pero hay que recordar que sobre un total de más de 60.000 de ayudas concedidas y que se están financiando la queja descrita en el informe afecta a 85 ayudas. Es decir, no es una situación generalizada. También conviene tener en cuenta que intervienen no sólo las administraciones sino entidades financieras de crédito que son las intermediarias en el proceso; intervienen las empresas promotoras, que normalmente se encargan de las labores de gestoría a favor de los adjudicatarios de las ayudas o subvenciones. Por tanto, el problema no es sólo de la Administración central ni de la autonómica, que reconoce el derecho, sino también de los propios interesados y de las empresas que gestionan sus intereses en la construcción de las viviendas y en la adjudicación de los créditos. Como digo, no es un problema, ni mucho menos, generalizado. Es un problema en fase de extinción; es un problema que el propio Informe del Defensor del Pueblo reconoce que está mejorando en sus términos de gestión, por parte no sólo de la Administración central sino con la ayuda de todas las administraciones, incluso de las propias empresas financieras. Desde luego, pensamos que por todos estos motivos y por esa

situación de actuaciones residuales, de criterios que están en fase de extinción, no parece conveniente articular ningún procedimiento nuevo ni plan alguno de urgencia, puesto que también el Informe reconoce que las quejas recibidas a que se refería el Informe se han solventado en el mismo ejercicio en que se han producido. Pensamos que la situación no es de desastre, sino que se refiere a casos aislados que, de cualquier modo, están en fase de extinción, repito, por lo cual no consideramos necesaria la articulación de ningún plan urgente de reforma de las medidas de libramiento de fondos y de ayudas personales.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 10; en contra, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que ha sido objeto de debate en este momento.

Con ello terminamos el orden del día de esta mañana y recuerdo a SS. SS. que la sesión se reanudará a las cuatro y media de esta tarde.

Se suspende la sesión.

**Eran las doce y cuarenta y cinco minutos del mediodía.**

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

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A. (CAMPSA), PARA INFORMAR SOBRE LA SEGREGACION Y REPARTO DE ACTIVOS DE LA COMPAÑÍA Y LA POLITICA A SEGUIR EN EL FUTURO. GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/000996)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, cuyo primer punto del Orden del Día en la tarde de hoy es la comparecencia de don José Luis Díaz Fernández, presidente de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (Campsa), ante la Comisión de Industria, para informar sobre la segregación y reparto de activos de la Compañía y la política a seguir en el futuro. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para hacer un planteamiento inicial respecto de la información solicitada, tiene la palabra el señor Presidente de Campsa, don José Luis Díaz.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A.** (Díaz Fernández): Señor Presidente, creo que para comprender mejor el porqué de este proceso de segregación,

en el que nos encontramos ahora, es necesario recordar la transformación que el sector petrolero español, en su parte comercial, ha experimentado desde el año 1983, es decir, desde el momento en el que se sabía que era más o menos inminente nuestro ingreso en la Comunidad, y, por tanto, necesario adaptar Campsa, adaptar el monopolio de petróleos a las exigencias del Tratado de Roma.

Como saben SS. SS., todo nace en el Protocolo de Reordenación del Sector Petrolero que se firmó el 8 de julio de 1983. A mí me correspondió el honor de firmar ese protocolo entonces como Presidente de Empetrol y de Petro- liber. En aquel Protocolo los aspectos iniciales eran los siguientes: Campsa adquiriría al Estado los activos adscritos a los fines del monopolio. Hasta ese momento, Campsa carecía de activos. Hasta el bolígrafo que podía utilizar el Presidente de la Compañía pertenecía al Estado. Perseguía una integración vertical del sector, que como saben SS. SS. es la regla de oro del petróleo a nivel mundial, empresas integradas desde la explotación-producción hasta la comercialización final. Y finalmente, contemplaba un aspecto que fue evolucionando y es que la integración vertical se realizaría de manera tal que las empresas refinadoras españolas comercializarían su producción vendida en suelo español a través de Campsa. Estos fueron los aspectos esenciales del protocolo firmado en julio de 1983. Y estos aspectos esenciales fueron recogidos en la Ley de Ordenación del Sector Petrolero, de 17 de diciembre del mismo año, que posibilitó lo que estoy diciendo y que, además, concretó a Campsa en funciones de logística y en funciones de comercialización.

Para comprar al Estado los activos, adscritos a la actividad del monopolio, Campsa, como instrumento de pago, aparte de una determinada cantidad en metálico, cedió sus participaciones en la refinería de Petronor, en la de Asfaltos de Asesa, en Tarragona, en Butano; es decir, en el área del LPG, y también en PROAS, que es una empresa comercializadora de asfaltos, e igualmente sus permisos de exploración y sus yacimientos en territorio nacional, por ejemplo, en Ayoluengo o en el gordo de Cádiz. Es decir, todos los activos que tenía Campsa como sociedad anónima, que no estaban adscritos a actividades de logística o de comercialización, que pertenecían al Estado, todos ellos fueron utilizados para el pago de la compra de los activos al Estado.

El 12 de junio de 1985 se firma el Tratado de Adhesión y ello implica la desaparición de toda discriminación comercial, hacia los ciudadanos de los países miembros, el 1 de enero de 1992. Hasta esa fecha se establecen unas limitaciones cuantitativas, unos contingentes que desaparecerán a finales de este año. De manera que a partir del 1 de enero del año próximo cualquier empresa que desee trabajar en suelo español puede importar sin límite productos petrolíferos de la Comunidad.

El 12 de diciembre de 1985 se promulgó un decreto-ley, que sigue vigente en sus aspectos esenciales, y que transformó el anterior monopolio. En virtud de ese decreto-ley se mantiene un monopolio de distribución y comercialización, administrado por Campsa, para la producción de las refinerías españolas y las importaciones de países co-

munitarios. En otras palabras, un producto importado de un país no comunitario tiene que ser comercializado por Campsa y las refinerías españolas sólo pueden vender a través de ella en territorio nacional o en el área del monopolio. Mantiene las concesiones administrativas —otro tema importante al que me referiré más tarde— y posibilita la entrada de otras compañías en la comercialización final, creando lo que en nuestro lenguaje se llama la red paralela.

En junio de 1988 aparece el nuevo Reglamento de Estaciones de Servicio que permite, a quienes operen en la red paralela, construir estaciones de servicio. Hay que decir que en este momento ya existen en España 375 estaciones de servicio pertenecientes a diversas empresas que están comercializando la red paralela, y que en trámite más o menos avanzado se encuentran otras 600 estaciones de servicio.

Por las mismas fechas se modifica el régimen de distancias, se reduce a la mitad, lo que abre en mayor medida el mercado español a la implantación de estaciones de servicio.

En junio de 1989 Campsa compra los «stock» de fuel-oil que eran propiedad del Estado. Esto es importante porque hasta ese momento Campsa lo que hacía era transportar y comercializar por cuenta del Estado, percibiendo una comisión, sus productos petrolíferos, que el Estado compraba a las refinerías.

En el mes de junio de 1989 Campsa compra los «stock» al Estado. Desde ese momento mensualmente se fijan precios máximos como precios de venta de los fuel-óleos: Por debajo de ellos Campsa puede vender al precio que estime conveniente y su cuenta de explotación será, como la de cualquier empresa, la diferencia entre ingresos y coste.

En el año 1990 se da otro paso más en este proceso. Desaparece la renta de petróleos, que se integra en el impuesto especial, disminuye el impuesto especial para la gasolina sin plomo, lo que posibilita el mayor desarrollo de este carburante, Campsa adquiere los «stock» de gasolina y de gasóleos y también desde ese momento, como saben muy bien SS. SS., con periodicidad de dos semanas, se establecen unos precios máximos y por debajo de estos precios Campsa vende al precio que cree ajustado a su economía y, naturalmente, tiene una cuenta de explotación, también en estos productos claros, normal como la de cualquier otra sociedad.

Por último, el hecho que motiva esta comparecencia: el 29 de julio último los accionistas de Campsa firman acuerdos para la segregación de las actividades comerciales. Las compañías accionistas de refino tienen el 99,6 por ciento, aproximadamente, de Campsa y suscribieron un acuerdo cuyos aspectos esenciales son los siguientes: el primero, una OPA (una oferta pública de adquisición) de compra para el 2,4 por ciento de acciones que todavía cotizan en Bolsa, las llamadas acciones de la serie B, y que no están en manos ni de Repsol, S. A. ni de las empresas refinadoras. Segundo, reestructuración accionarial de Campsa, de manera tal que los porcentajes relativos de las refinerías sean los mismos que las cuotas de mercado que han tenido históricamente desde hace muchos años.

Campsa viene retirando los productos a las empresas refinadoras de acuerdo con unos determinados porcentajes; se reestructura la participación de las empresas refinadoras en Campsa, excluido el 2,4 por ciento, de manera que la participación de cada empresa es igual a la de su cuota de mercado. Eso implica que disminuye la participación del sector público de Repsol y que aumenta la participación de Cepsa, Ertoil y Petromed, más o menos dos tercios el sector público y un tercio las refinerías privadas.

En tercer lugar, una escisión parcial múltiple de Campsa que afecta a los puntos de venta en vía pública, a los puntos de venta en puerto, a los revendedores, a las instalaciones que Campsa tiene en puntos de consumo final, en urbanizaciones, etcétera. Todo se segrega, se escinde entre los accionistas refinadores, exceptuando la marca Campsa, como marca comercial, y la empresa Socam, que es una empresa de minitiendas creada por Campsa: 60 por ciento Campsa, 40 por ciento una empresa americana, que pasará a pertenecer a Repsol, S. A.

Este es el proceso de transformación que ha experimentado el marco legal y a esto es hacia lo que caminamos desde el punto de vista estricto de Campsa.

¿Qué es lo que ha hecho la compañía en estos años para adaptarse a unas condiciones todavía en el año 1985 desconocidas, pero que era obvio que iban a ser muy diferentes de las actuales? Campsa lo que procuró hacer en ese tiempo fue que sus dos actividades, la logística y la comercial, fueran plenamente competitivas, de manera que cualquiera que fuere el marco legal en que iba a desarrollarse su actividad pudiera encontrarse en condiciones no desfavorables para competir con otras empresas del sector, especialmente los grandes multinacionales, que son empresas capaces desde todos los puntos de vista.

En efecto, se elaboró en el año 1986 un plan estratégico y tengo que decir aquí que lo culminamos ahora en todos sus detalles. Se pasó de una logística muy manual a unos sistemas integralmente automatizados. Una factoría de Campsa hoy no tiene más que una persona que está en la sala de control, desde donde la gobierna. Obviamente, eso generó los lógicos problemas de empleo en nuestra compañía, que se han resuelto, creo, de manera no traumática.

La plantilla de Campsa en ese período se ha reducido un 42 por ciento y la actividad ha crecido un 50 por ciento. A medida que se iban implementando procesos de modernización y de automatización se iba reduciendo la plantilla, y esperamos que a final del año próximo la plantilla, en condiciones homogéneas, sea la mitad que había al iniciarse el plan estratégico, con actividad considerablemente superior. Se han construido más de mil kilómetros de oleoductos, hay otros 600 en construcción y, en conjunto, la logística que va a tener Campsa, que está ya teniendo, es, sin duda alguna, la mejor de Europa.

En lo que se refiere al aspecto comercial, el objetivo era que, para el supuesto de que desapareciera el régimen concesional, las ventas a través de canales propios de comercialización representase del orden del 50 por ciento del mercado. Las grandes multinacionales, fuera de Es-

pañía, en sus cuotas de mercado, por ejemplo, Shell, en Francia, del orden de la mitad —un 14 por ciento— lo vende a través de estaciones de servicio propias y la otra mitad, el otro 7 por ciento, lo vende a través de propietarios de estaciones de servicio con los que ha llegado a acuerdos a más o menos largo plazo. Este era el objetivo y esto es lo que ha hecho que Campsa adquiriera del orden de 1.500 estaciones de servicio, del orden de 800 aparatos surtidores, la totalidad de los revendedores que operaban como revendedores o como comisionistas para el monopolio, la totalidad de los puertos de pesca; es decir, se encontraba, desde el punto de vista comercial, para el supuesto de una desaparición del monopolio, en una situación bastante similar a la que tienen nuestros colegas fuera de España.

Hay que decir que, paralelamente, hubo que abordar otro aspecto, que era el de la imagen-diseño operativa de las estaciones. Es evidente que entre la imagen de Campsa hoy y las estaciones de Campsa hoy y lo que había hace ocho o nueve años hay un abismo. Eso es lo que explica que a la marca Campsa se le haya dado en estas negociaciones un valor verdaderamente importante.

Me ceñiré a la pregunta concreta que se me ha formulado: ¿Cuál va a ser el futuro de la compañía después de todos estos pactos? El señor Ministro de Industria, en la comparecencia que tuvo recientemente, con motivo de la presentación del Plan Energético, anunció la desaparición del monopolio de petróleo en algún momento del año próximo. Cuando eso se produzca, Campsa será una empresa como otras que hay en el mundo, una empresa que lo que hace es suministrar servicios de logística; es decir, retirar el producto en las refinerías españolas o no españolas y poner el producto en el consumidor final. Empresas como Campsa, como les digo, de manera tan completa, existe alguna en el centro de Estados Unidos, y mucho más limitadas en su cometido existen algunas, por ejemplo, en Francia, una empresa, Trapil, que opera un cierto número de oleoductos. Ninguna con la amplitud de Campsa, que va a dar servicio, en principio, a todas las empresas españolas y que está dando ahora también servicio de logística a prácticamente todas las multinacionales. Las ventajas de una logística unificada son extraordinarias. Las economías de escala juegan tremendamente en este sector, y el hecho de que Campsa mueva muchos millones de toneladas hace que sus costes unitarios sean apreciablemente inferiores a los que existirían si, como sucede en otros países, hubiera múltiples logísticas en paralelo, que mueven volúmenes de producto muy inferiores.

Esto es en el momento final, si se produce, en el que haya una ley en virtud de la cual desaparece el régimen concesional y desaparece el otro aspecto esencial de la ley de adaptación del monopolio, consistente en que las refinerías españolas solamente pueden vender en España a través de Campsa y los operadores tienen que importar el producto. Hasta que eso se produzca, es volver a la situación en que estaba la compañía en el año 1985. Es decir, Campsa no tenía estaciones de servicio, no era propietaria de revendedores y, por tanto, ésta era una activi-

dad que ejercitaban personas físicas o jurídicas concesionarias del Estado. A partir de ese momento, Campsa inició esta política, y lo que hace ahora es que este patrimonio que ha ido generando a lo largo de estos años, por la vía de escisión, lo reparte entre sus accionistas, que vienen a sustituir a los que eran anteriores propietarios y concesionarios del Estado, a los que Campsa adquirió la propiedad y, por consiguiente, la concesión.

Yo creo, señor Presidente, que ésta puede ser mi presentación inicial, y quizá es más útil que yo después conteste a las preguntas que se me puedan formular.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Presidente de Campsa, por la información suministrada.

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

En primer lugar, el representante del Grupo Parlamentario Popular, que ha solicitado la comparecencia, don Blas Camacho, tiene la palabra.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Muchas gracias, señor Presidente de Campsa, por su información y por haber iniciado su intervención remontándose al Protocolo de julio de 1983, pero después de oírle me ha entrado una preocupación mayor, porque no se le oculta que está usted aquí como Presidente de una empresa pública, representante de un sector importante como es el sector petrolero...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego a los medios de comunicación que no invadan el territorio de la Comisión. Tienen que situarse en la parte de atrás o en los laterales.

Perdone, señor Camacho. Tiene la palabra.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Estaba comentando la gran preocupación que me ha producido escucharle, porque usted, que sabe mucho de petróleo y lleva treinta años en el sector, ha cometido algún lapsus al remontarse en la historia, ya que el protocolo de julio de 1983 lo que pretendía no era sólo adquirir los activos del monopolio, sino que entre Campsa y los concesionarios o titulares existiera una relación jurídica de derecho privado. Usted ha sido muy honesto al decir que se preveía el ingreso de España en la Comunidad y que, por tanto, la relación de derecho público, es decir, el sistema concesional, tendría un tratamiento ya finiquitado. Por consiguiente, en este protocolo, que tengo aquí, hablaban de relación jurídica de derecho privado. Eso es muy importante para fundamentar la nulidad de los acuerdos de reparto y escisión de Campsa.

En segundo lugar, es fundamental este protocolo porque en los estatutos sociales de la nueva Campsa se incluirá una cláusula en virtud de la cual si alguno de los accionistas decidiera ceder la totalidad o parte de sus acciones a terceros, el resto de los accionistas tendrá un derecho de adquisición preferente y proporcional. Y en base a ese protocolo se hacen unos estatutos en cuyo artícu-

lo 6.º se dice que los accionistas deberán ser españoles y no podrán transferir las acciones a extranjeros.

Siguiendo el orden de su intervención, habla usted de la Ley de Ordenación del Sector Petrolero de 17 de diciembre de 1984, y hasta aquí está perfectamente planificada la adaptación del monopolio de petróleos a la norma comunitaria. Dice el artículo 8.º que se faculta al Gobierno para transferir a Campsa, en las condiciones que se convengan, los derechos económicos de que actualmente es titular el Estado, derivado de las concesiones y contratos otorgados en el ámbito del monopolio de petróleo. Y en la letra b) dice que en el plazo de un año, a contar desde la transferencia a Campsa de los derechos económicos referidos en el párrafo anterior, se establecerán relaciones de derecho privado entre Campsa y las personas o entidades que se dediquen a la comercialización y distribución.

Esto quiere decir que el Gobierno se compromete, en el plazo de un año, a eliminar el sistema concesional y a continuar lo que se ha hecho entre los accionistas privados: repartir parte de las acciones entre los refinadores privados. Pero aquí viene el gran fallo y de lo que creo que son ustedes víctimas en este momento, por lo que sigo manteniendo la nulidad y la grave responsabilidad que usted tiene como Presidente de una empresa pública de la que, además, el accionista mayoritario es el Estado, Repsol.

Señor presidente, yo creo que en este Decreto de 12 de diciembre de 1985 ustedes vuelven atrás, y dicen que esta adaptación debe mantener, como punto de partida, la subsistencia del concepto jurídico administrativo de monopolio (de momento están derogando la relación jurídica de Derecho privado). Añaden, además, que los titulares del monopolio vuelven a ser concesionarios, y la concesión es algo que da el Estado; la concesión no la da Campsa, ni la puede tener Campsa, ni la puede quitar Campsa. La concesión es un derecho del Estado, y ustedes, al repartir derechos del Estado en las estaciones de servicio que van a repartir, están vendiendo o dando lo que no tienen.

Esto se corrobora con una circunstancia que no ha sido derogada y a la que usted no ha hecho referencia, y es que la Ley de Reordenación del Sector Petrolero del año 1984, en el punto 7, dice que el sector público deberá mantener en el capital social de Campsa, una participación superior al 50 por ciento. Esto lo sabe usted muy bien, porque sabe mucho de petróleo y de Campsa. Pero a mí lo que más me preocupa de todo ello es que en este momento usted dice que han acordado —y no ha hecho referencia al Consejo de Administración del pasado sábado— la escisión parcial de las actividades comerciales de la compañía, y es su intención, y ahí le pido una aclaración concreta, escindir, como dijo en el Senado, en cuatro compañías, una para Repsol, otra para British Petroleum, otra para Cepsa-Ertoil y Campsa.

Porque usted se dará cuenta de que en el momento en que haya cuatro compañías, el Estado pierde poder político, al menos en dos de ellas, en la de Cepsa-Ertoil y en la de British Petroleum, sin entrar en la posible irregularidad de que hay compañías extranjeras, como British Pe-

troleum o Ertoil, que pertenecen a la General Mediterránea, o no sé si hoy al Banco Central otra vez, y Elf que ha comprado el 34 por ciento de Cepsa.

Por tanto, el Estado sólo se queda con las acciones de Repsol y con la Campsa residual.

Según todo esto, ¿qué es lo que está usted haciendo? ¿Qué es lo que están haciendo sus accionistas, ya que usted es Presidente de todos, de los mayoritarios y de los minoritarios? Pues están liquidando la compañía por escisión.

La Ley de Sociedades Anónimas habla de extinción por escisión, y ustedes están cambiando el objeto social; están cambiando hasta el nombre, porque han vendido la marca. Por tanto, estamos ante un caso claro de disolución de una compañía, y la Ley de Sociedades Anónimas obliga a su disolución cuando se cambia el objeto. Y lo que ocurre también es que no estamos hablando de una compañía cualquiera, estamos hablando de una compañía del Estado, que, además, es una compañía singular, espectacular, es la que ha administrado desde el año 1927 la gasolina, el petróleo y los carburantes de todos los españoles.

En consecuencia, no se puede ir ahora de espaldas al Parlamento, señor Presidente, y tomar unas medidas de esta envergadura, porque aquí no ha venido ni el Ministro, ni usted, ni nadie a decir qué es lo que están haciendo con la compañía, y la verdad es que lo hemos preguntado y hemos dado la oportunidad muchas veces de que vinieran antes de que se produjera esta anomalía en la que unos socios privados se repartan los bienes del Estado, porque en el Parlamento, como he dicho muchas veces, está la junta general de accionistas de las sociedades públicas.

Yo creo que, además, hay un segundo motivo serio de irregularidad, que es la valoración. Hoy nos hemos desayunado todos con una noticia que viene en los periódicos y que dice que Arthur Andersen ha rebajado la valoración que han hecho ustedes en 25.000 millones, ahora lo valora en 425.000, más o menos, de los cuales la parte comercial es 177.000 millones, es decir, lo que van a segregar por escisión.

De esto, lo que más me preocupa es que usted ha dicho en el Senado en el mes de junio que el valor de mercado de Campsa hoy es infinitamente superior al que tenía cuando se compraron los activos del Estado en 1984, por 100.000 millones. Pero es que, además, a esos valores de 100.000 millones del año 1984, usted tendrá que sumar las existencias que ha adquirido el Estado por 33.000 millones (a 15 dólares barril, luego lo vendieron a 40) más las 1.500 nuevas gasolineras que han comprado. ¿Cómo es posible que hoy llegue Arthur Andersen a valorar en 177.000 millones de pesetas lo que se va a segregar? Porque no nos engañemos, y usted lo dijo en el Senado (por eso yo he cuidado de defender la postura del Grupo Popular con sus propias palabras), usted dice que el punto de venta es un elemento esencial en el mercado y que es lo que más valor tiene en la Compañía. Pues yo le voy a decir una cosa, si el punto de venta, la red comercial son 177.000 millones y el resto son 248.000 millones, para lle-

gar a los 425.000 millones que dicen los periódicos, yo le propongo ahora mismo que me lo venda antes de que se lo venda a algunos amigos, porque yo —como Congreso de los Diputados— me lo quedo a ese precio; se lo proponemos al Presidente del Congreso, y así hacer una sociedad estatal y pública en la que creo que va a haber unos pingües beneficios para el Congreso, no para mí naturalmente, y, por tanto, para el Estado y no para los socios privados.

Yo creo, señor Presidente de Campsa, que no estamos hablando, en la valoración de un punto de venta, de un comercio, porque incluso dentro del comercio usted sabe que un bar, que se puede montar en cualquier sitio, tiene un valor, el valor de traspaso; pero una farmacia, que tiene unas distancias, vale mucho más, no es un traspaso. Y una gasolinera no sólo tiene distancia, sino que ha tenido un bloqueo de 60 años. Entonces, esto tiene un valor añadido que yo no sé cómo lo ha valorado Arthur Andersen.

A mí me gustaría hacer una pregunta concreta, ¿quién le ha dicho a Arthur Andersen que valore? ¿Quién ha pagado esa tasación? Porque usted es Presidente de los accionistas mayoritarios y de los minoritarios. Supongo que los accionistas mayoritarios, si han ordenado ellos esa tasación como dicen los periódicos, Repsol, Cepsa, Ertoil, Petroned o British Petroleum, como esa valoración es la base para hacer una OPA al 2,43 por ciento, cuanto más bajito mejor, menos van a pagar. Pero usted tiene que defender a los accionistas minoritarios, usted es Presidente de una empresa del Estado. Por eso quisiera saber quién ha hecho ese encargo y sobre todo quién lo paga, porque es muy importante saberlo ya que, como lo estén pagando con los bienes de Campsa, se podría producir una irregularidad mucho más grave.

Según sus propias palabras, esto puede ser más de un billón de pesetas en valores reales. Yo espero que se llegue a cumplir seriamente lo que hay en el mercado. ¿Por qué no prueba usted a sacar a subasta Campsa, a ver si Shell, Esso, Texaco y las que están compitiendo hoy en el mercado libre le dan a usted cuatro o cinco veces más? Piense que son bienes del Estado.

Aquí hay dos conclusiones: o se está tomando el pelo a los accionistas privados mayoritarios (por supuesto a los minoritarios siempre), o se está tomando el pelo al Estado. La verdad es que alguien está aquí ganando, y yo no sé quién es el que gana, pero desde luego el Estado no.

Hemos asistido a algo tan extraño como son los movimientos especulativos de Bolsa, y quiero fijarme muy poco tiempo en ello, señor Presidente. En el verano del año 1990 las acciones de Campsa valían 400 enteros, 2.000 pesetas; en enero, 640 enteros, poco más de 3.000 pesetas; a final de enero, 940 enteros, 5.000 pesetas —fíjese usted que sube porque ya se empieza a hablar de una OPA y de una escisión; usted habla de una OPA y los accionistas mayoritarios hablan de una OPA—; en marzo, 1.980 enteros, casi 10.000 pesetas; en junio se celebra la Junta General y usted declara a Antena 3, y yo tengo el gusto de verlo, que no va a haber OPA, y de 1980 bajan a menos de 1.000 enteros, esto es julio; en agosto, cuando nos vamos todos de vacaciones (usted y sus accionistas ma-

yoritarios, supongo), empieza el mercado otra vez a subir, llega a 1.575 enteros, y lleva un mes a 1.575 sin que se mueva.

Es un fantasma la Bolsa. Yo no quiero acusar a nadie de nada, pero ¿usted sabe cómo se define el «Insider trading» o la información privilegiada? No hay que probarla. Sólo hay que ir a los medios de comunicación, a los periódicos, a la radio. Y una declaración suya aquí, a la puerta, a los medios de comunicación, mañana pone las acciones diez veces más altas o diez veces más bajas.

Yo no digo que usted se esté beneficiando de eso, ni quiero acusarle de nada, pero ese es el mercado libre y eso hay que cuidarlo, sobre todo cuando se está representando a una empresa del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, vaya concluyendo.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Concluyo, señor Presidente.

Desde que usted y sus accionistas mayoritarios están trabajando en esta OPA, en este reparto de activos o como se llame, porque yo no lo sé, ni la Comisión Nacional del Mercado de valores ni la Bolsa de Madrid han tenido conocimiento oficial de lo que están haciendo. Se está infringiendo la Directiva de 5 de marzo de 1979 de la Comunidad Económica Europea, que en su artículo 13 dice que el emisor debe comunicar a las autoridades todas las informaciones que estimen apropiadas para proteger a los inversores para el buen funcionamiento del mercado. No ha llegado ni una noticia oficial a las autoridades competentes de lo que están haciendo en Campsa, y eso es grave. Hace poco hemos tenido la experiencia de que Hidroeléctrica Española e Iberduero se han fusionado, y en cuanto salió la primera noticia en la empresa, la Comisión Nacional del Mercado de Valores los llamó y los desnudó —digamos retóricamente— pidiéndoles cuentas, datos, etcétera, hasta saber qué iba a pasar con aquella fusión.

Usted sabe que en la Ley de Sociedades Anónimas la fusión y la escisión están asimiladas, y esta asimilación ustedes no la han respetado, a mi juicio, y me pudo equivocar. Después me dará el señor Presidente cinco minutos para aclararle este tema según la Ley de Sociedades Anónimas, el registrador mercantil tiene que pedir un informe a un experto independiente —que no puede ser Arthur Andersen porque es incompatible— sobre la valoración real. Aunque ustedes estén en el proyecto de escisión, tenían que haber pedido ese informe por el artículo 256 de la Ley de Sociedades Anónimas, y los administradores tenían la obligación de haberlo presentado ya. Yo le aseguro que el valor no va a ser de 420.000 millones de pesetas.

A mí me parece que estamos ante un hecho que es importante, porque aquí se está defraudando a los accionistas minoritarios. Usted dijo en la junta General que se respetarían los derechos de los minoritarios. ¿Les han llamado alguna vez? ¿Les han sentado para informarles de este asunto? Las noticias que tengo por la prensa es que no. ¿Han estado en la gestación del proyecto? ¿En la va-

loración? Tampoco. ¿Cómo es posible, en estos momentos en que tenemos una Constitución, en que el Estado tiene que defender los derechos fundamentales, que se esté violando el principio de igualdad? ¿Usted sabe que lo que están haciendo podría ser inconstitucional? Porque la igualdad de todos ante la ley, como derecho fundamental, debe ser respetada, y más cuando una empresa es del Estado, que no es una empresa privada. Creo que tiene usted obligación de hacerlo.

En cuanto a los trabajadores, he visto que de 8.600 van a pasar a 3.500. Supongo que cuando los sindicatos se callan es porque lo tienen perfectamente arreglado con ellos. No obstante, la empresa tiene que ser competitiva, y a mí me gustaría que en ese campo no se cometieran injusticias, como ha pasado en otros lugares de la empresa pública donde sí se han cometido. En todo caso, si es así, en este aspecto le felicitaría a usted.

También le prefunto: ¿Hay Delegado del Gobierno en Campsa? Porque yo no he oído hablar de dicho Delegado en todo esto, y es el que representa al Gobierno y al Estado en esta entidad. Por último, ¿va a haber OPA o no va a haberla?

El señor **PRESIDENTE**: Espero que las intervenciones de hoy aquí no produzcan efectos excesivamente dañinos en el exterior.

Por el Grupo de Izquierda Unida, el señor Vázquez tiene la palabra.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Voy a intervenir de forma muy breve, porque mi Grupo ya tuvo ocasión de conocer las opiniones «in extenso» del señor Díaz Hernández en una comparecencia en el Senado, el 26 de junio, a petición de mi Grupo. Quedo a la espera de las respuestas que dé a alguno de los temas formulados, y sólo haré dos preguntas: ¿Qué tratamiento fiscal cree que se va a dar a las plusvalías generadas en el proceso de segregación de Campsa? ¿Cuál va a ser en su opinión, el futuro laboral de los excedentes personales tras la segregación de Campsa?

Si el señor Presidente me lo permite, dejaré un mínimo de tiempo para una intervención posterior, en función de la respuesta del señor Díaz Fernández, a quien, por supuesto, agradezco su comparecencia y las informaciones que nos ofrezca.

El señor **PRESIDENTE**: Recuerdo a SS. SS. que, en principio, no hay turno posterior. Hay un turno extraordinario, pero no ordinario.

Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Gracias, señor Presidente de Campsa, por su comparecencia en esta Comisión a petición del Grupo Popular.

Después de la exposición que ha hecho el señor Camacho, en este momento sólo puedo fijarme en el aspecto cronológico que usted ha relatado, y tengo que esperar la respuesta de S. S. a toda la serie de preguntas y alegacio-

nes formuladas para tomar nota de lo que opina respecto al tema. Porque hasta ahora sólo ha habido, repito, una relación de una serie de hechos cronológicos que en documentos y boletines podríamos haber encontrado.

Espero a su segunda intervención, al menos para quedarme con la satisfacción de su respuesta.

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

El señor **DAVILA SANCHEZ**: En nombre del Grupo Socialista quiero saludar al señor Díaz Fernández y agradecerle la información que ha presentado en lo que de manera esquemática se ha llamado relación cronológica. Creo que ha dado, sin duda, datos cronológicos, pero también ha diseñado y recordado toda una trayectoria política de transición desde un modelo que teníamos, yo diría que incluso de antes de la segunda guerra mundial, a una situación de mercado único a la que nos aproximamos. No es una mera relación cronológica, repito, sino una descripción de toda una trayectoria de voluntad política energética en este sector tan definitivo y estratégico como es el petrolero. Estoy seguro de que la parte subsiguiente de su intervención todavía aportará más elementos de tranquilidad.

Más allá de lo que es el planteamiento obligado desde una perspectiva de oposición, estoy seguro de que el señor Camacho, después de su contestación, tendrá que reconocer que hay detalles puntuales sin duda interesantes, sobre todo desde un punto de vista jurídico, e incluso enjundiosos aspectos y detalles financieros ligados a determinadas informaciones. Pero además de todo eso está la tranquilidad completa que su intervención aportará, y yo me atrevo a insinuar, como perspectiva de nuestro Grupo, que nosotros contemplamos todo lo que ha venido teniendo lugar hasta ahora como lo que creemos que son simplemente las propuestas que, en el uso del legítimo y yo diría que obligado derecho de las partes que intervienen en esta serie de sociedades y empresas, hacen ante el inevitable reto en que se encuentran de pasar desde un modelo de integración vertical a otro de segregación de actividades absolutamente impuesto —ahora todavía no desde un punto de vista legal, pero sí por la realidad de los hechos— por nuestra integración en el mercado único.

Creo que lo que estamos contemplando son propuestas de acuerdos entre partes, propuestas que sólo podrán tener una entidad legal superior cuando sean aceptadas o refrendadas en las juntas generales correspondientes. Por lo tanto, estamos ante el espectáculo de la actividad de una sociedad libre, económicamente me refiero, incluso con las características a veces de pequeña desviación que esa absoluta libertad implica, y hay grupos que fervorosamente defienden, hasta el momento en el que esas pequeñas desviaciones engendran distorsiones que todos lamentamos.

Quiero decir con eso que para nosotros todo lo que ha sucedido es que las partes han pensado cuál era la mejor propuesta a presentar y que, por tanto, cuando tengan el refrendo que la Ley de Sociedades Anónimas exige, ten-

drán otro valor. Incluso tenemos como Grupo la certeza y la seguridad —no por inspiración de otro orden que la del propio Ministro en intervenciones ante esta Comisión muy recientes— de que existirá un marco legal para la liquidación del monopolio, previo e inmediato a esas juntas generales donde habrá una nueva naturaleza de las cosas.

Por consiguiente me parecen preocupaciones interesantes, legítimas y en algunos aspectos insisto en que sustanciosas, pero sólo eso, es decir, los hechos lo serán cuando legalmente tengan la naturaleza que les corresponde.

Sólo me queda ya, como Grupo Parlamentario Socialista, decir que, sin desvirtuar nunca, sin incluso minusvalorar estas preocupaciones que hemos oído esta tarde, como Gupo, repito, lo que más nos importa de su exposición y de lo mucho que vamos conociendo en esta Comisión sobre esta transición del modelo de integración vertical en el sector del refino hacia el de segregación de actividades y, por tanto, de absoluta y libre competencia, es que vamos contemplando —y me refiero no como Estado, no como sector público, sino incluso como país— cómo pasamos rápidamente —y diría que con éxito— de unas situaciones a otras. Contemplamos con satisfacción cómo en el sector refino, en el sector petróleo, el sector público —que no estatal— ha adquirido —y con ello se enfrenta a la nueva situación— solidez y seguridad. Y análogamente a lo que damos ya por supuesto en el sector gas, esperamos atentamente, diría cautelosamente, que suceda también en el sector eléctrico. Si estas tres vertientes fueran así, como Grupo Parlamentario Socialista celebraríamos que el paso de estructuras anticuadas que sufrimos, hacia otras de futuro, que celebramos, suceda en igualdad con lo que era el fondo político de nuestro Grupo a lo largo de todo este tiempo, y es que el sector público tenga en cada una de las facetas, del sector energético el peso al que tiene derecho, y que nosotros, repito como Grupo Parlamentario Socialista, creemos que tiene obligación de conseguir.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A.** (Díaz Fernández): Quiero, en primer lugar, excusarme si no he sido lo suficientemente explícito y si no he aclarado anteriormente las inquietudes de sus señorías. Con la exposición que he realizado he tratado de hacer ver que teníamos un sistema absolutamente obsoleto; que el ingreso en la Comunidad nos obliga a operar con unos mecanismos y con unas actuaciones en todos los ámbitos similares a las que son práctica común en dicha Comunidad, y que aun sintiendo en ocasiones una cierta nostalgia —cómo no la voy a sentir yo, Presidente de Campsa— por determinadas transformaciones, creo que esta evolución —que era necesario recordar— y lo que se va a hacer en el futuro, no hace otra cosa sino permitir un sector petrolero español estructurado como los sectores petrolí-

feros en los otros países de la Comunidad y en condiciones —lo que no es tan común— de competir en un marco de igualdad.

Pienso que ha habido valentía por parte de unos y de otros al ir abordando progresivamente esta transformación, y he concluido diciendo que al final de la misma, el papel de Campsa —que es una de las preguntas que se me hacían en la convocatoria que he recibido para comparecer ante sus señorías— va a quedar limitado exclusivamente a funciones de logística, como empresa de servicios, que va a prestar a otras empresas españolas, y que ellas, integradas verticalmente, van a poder competir con el resto de las empresas europeas y no europeas deseosas de participar en el mercado español.

Creo que difícilmente podrá objetarse que en su globalidad, en su orientación, el camino que se sigue —incluso con los cambios que se han producido sobre la marcha— es, al final, el único posible cara a la situación que se acerca. Y que los accionistas de Campsa tienen que ver que son las únicas empresas con historia, con presente, con vocación en el negocio petrolero, y son las únicas que podían tener, en el ámbito de nuestro país, una estructura y una dimensión capaz de competir.

Dicho todo esto, voy a procurar responder a las sucesivas preguntas que se me han hecho en las diferentes intervenciones.

Efectivamente, en los acuerdos iniciales y en la Ley de Reordenación del Sector Petrolero se hablaba del establecimiento de relaciones de Derecho privado con los concesionarios de las estaciones de servicio. Eso se ha hecho. Puedo decir a SS. SS. que Campsa firmó del orden de 3.300 convenios, que llamamos convenios de cooperación comercial, con 3.300 concesionarios —hubo 300 que no desearon hacerlo—, en virtud de los cuales se establecían esas relaciones de Derecho privado para el supuesto en que desapareciera el régimen concesional, porque mientras exista la concesión, las relaciones entre Campsa y los propietarios de estaciones de servicio son de Derecho público. Pero sucede que el Real Decreto-ley de 12 de diciembre de 1985, de adaptación del monopolio, lo que mantiene es la pervivencia del régimen concesional. En consecuencia, nosotros hemos tenido en reserva unos contratos de Derecho privado que empezarán a entrar en vigor si en algún momento la concesión desaparece, pero Campsa, como compañía, ejecutó puntualmente el mandato que había recibido hasta el límite de sus posibilidades, que fue, como digo, con 3.300 concesionarios, frente a 3.600 que conformaban la red de estaciones de servicio del monopolio.

Los estatutos sociales de Campsa recogen el derecho preferente de adquisición de acciones, pero limitado a las empresas refinadoras españolas. Es decir, las llamadas acciones «C», que son todas menos el 2,4 por ciento, están sujetas a ese derecho preferente de adquisición, de manera tal que si una empresa, Ertoil o Cepsa o quien sea, quiere vender las acciones a un tercero, los demás accionistas, proporcionalmente a sus participaciones, pueden adquirir esas acciones a un precio que está también fijado en los estatutos, y es el valor neto contable que

aprueba la Junta General de Campsa todos los años a efectos, justamente, de ejercitar ese derecho de tanteo en el supuesto de que alguien quisiera vender sus acciones, cosa que no ha sucedido, pero que se limita, repito, a la participación en Campsa de las empresas refinadoras españolas.

Quiero decir que nosotros no repartimos concesiones; Campsa no es nadie para repartir concesiones. Lo que sucede es que una concesión es transmisible. Es decir, quien es titular de una concesión se la puede vender a otra persona, física o jurídica. El único requisito que se requiere, aparte de que lleguen a un acuerdo económico, es que la Delegación del Gobierno lo refrende, siempre en base a criterios evidentemente objetivos. Pero las concesiones se pueden transmitir con la titularidad de las estaciones. Lo que nosotros hacemos ahora es que aquellas estaciones de las que es propietario Campsa —pongamos 1.500—, con la correspondiente concesión, se las transmite por la vía de escisión a los accionistas de Campsa. En modo alguno Campsa reparte nada que no pueda repartir porque las concesiones de estaciones que no son propiedad de Campsa, naturalmente que siguen en manos de sus titulares sin que quepa ninguna actuación de Campsa en ese sentido. En el fondo —lo dije al principio—, Campsa no tenía estaciones de servicio de su propiedad en 1985 y no las tendrá cuando se culmine el proceso de escisión.

He vuelto a oír aquí que es un proceso de disolución de la compañía. Yo creo que una empresa que va a mantener unos activos importantísimos en una actividad esencial, por la que han manifestado interés cuantas compañías están operando en nuestro país, difícilmente puede equivaler a una terminación de la compañía. Lo que sí ocurre es que sus responsabilidades, si en su momento hay una ley que haga desaparecer el monopolio, serán muy distintas, pero trascendentales para el sector petrolero español como empresa de servicios.

Se reparten bienes del Estado. No se reparten bienes del Estado. El Estado, hoy, tiene una determinada participación en una empresa, que es Campsa, y Campsa se escinde de manera tal que el Estado, a través de dos sociedades, sigue teniendo en el conjunto del mercado la misma participación que tenía antes, es decir, aproximadamente dos tercios de ese mercado. Lo que hay en esta operación de escisión es que en el terreno comercial se concentra toda la actividad del Estado en una sociedad, en otra se concentra la actividad de Cepsa, Ertoil, y en otra se concentra la actividad de Petromed, pero, repito, permaneciendo en su estructura actual en la compañía Campsa, con las ligeras modificaciones que he comentado anteriormente.

Valoración de Campsa. Campsa valía 100.000 millones. Personalmente, me siento muy satisfecho como Presidente de Campsa de que seis años después se diga que 420.000 millones de pesetas es poco. Para mí no podría haber mayor satisfacción que la de reconocer que un patrimonio de 100.000 millones se ha convertido en seis años en un patrimonio de 420.000. Me parece que eso es positivo para quienes han tenido la responsabilidad de la gestión de la empresa. Personalmente, creo que eso es lo

que vale la compañía. Con independencia de las valoraciones de Arthur Andersen, a la luz de las inversiones cuantiosísimas que hemos hecho en logística y a la luz de los valores de mercado hoy de una estación de servicio en la parte de la propiedad, excluida la gestión, creo que esto es lo que vale hoy Campsa. De manera que mi punto de vista es que la valoración que se da de 420, 430 ó 410, es objetiva en relación con lo que yo creo que vale la sociedad.

Quiero mencionar algo en relación con la OPA porque, tal como se han presentado mis declaraciones en la Junta General, si fueran rigurosamente ciertas me dejarían en una muy mala posición. Estaba ocurriendo que había un fenómeno especulativo, totalmente ajeno a Campsa y a sus accionistas, en relación con las acciones de Campsa, porque, evidentemente, no se ve por ningún lado dónde puede estar el interés de los accionistas de Campsa en subir sus acciones. Si van a hacer ahora una OPA, el éxito de la OPA está en función de la cotización. Si la cotización es alta, como la OPA va a hacerse a 1.200, 1.220, 1.240 por ciento, quiero decir que, si se cotiza a 1.575, puede existir el problema de que haya muchos pequeños accionistas a quienes no les interesa vender. Hay que decir que a esos accionistas que no quieren vender no les ocurre nada. Si no vendiera nadie, ocurre que tendrían el 2,4 por ciento de la Campsa logística, el 2,4 por ciento de Repsol-Petronor, el 2,4 por ciento de Cepsa-Ertoil y el 2,4 por ciento de Petromed, es decir, que no les pasaría nada; seguirían teniendo la misma participación, pero en cuatro sociedades en lugar de en una. Pero, evidentemente, como ustedes pueden comprender, no era interés de Campsa el que las acciones subieran y nunca, en ningún momento, Campsa ha actuado en ese sentido. Como la cotización verdaderamente se estaba disparando, en la Junta General yo aclaré algo que salió reflejado en la prensa, y traigo recortes de prensa porque suponía que esta pregunta iba a surgir. Lo que yo dije como Presidente de Campsa —y todos los periódicos dicen lo mismo, pero éste es el «Diario de economía» de «ABC»— fue lo siguiente: El Presidente de Campsa descarta que vaya a producirse una OPA de exclusión, y no se produce una OPA de exclusión. Y a continuación me preguntan si va a haber una OPA por parte de los accionistas, y yo contesto que se lo pregunten a los accionistas. Yo lo único que hice fue desmentir aquella noticia, y lo que dije es que no iba a haber y no ha habido una OPA de exclusión. Ahora bien, que los accionistas que tienen en Campsa el 97 y pico por ciento de las acciones deciden hacer una OPA, están en su derecho; para eso no tienen que pedirme permiso, sencillamente; es decir, pueden hacer una OPA y van a hacer una OPA. Pero, desde luego, yo desmentí lo que había que desmentir, y la prueba del fenómeno especulativo que se ha producido es que estas declaraciones mías provocaron la bajada de las cotizaciones por debajo de 1.000 y han vuelto a subir.

Para tranquilizar a quienes están preocupados por el pequeño accionista, no por el que ha querido especular para tratar de obtener unos beneficios rápidos, puedo decirles a ustedes que si los accionistas de Campsa hacen

una OPA para ese 2,4 por ciento, para el pequeño accionista que no quiso acudir a la OPA de 1984 y que le hubieran dado un 250 por ciento, pero que no acudió, por cada peseta que hubiera obtenido entonces y que no obtuvo porque no quiso vender va a obtener ahora 17,40 pesetas. Es decir, el accionista que no ha ido a especular, no cabe duda que no puede sentirse descontento habiendo multiplicado por 17 su capital después de haber recibido sus dividendos todos los años. Ahora bien —y debieron ser muy pocos—, quienes creyendo que iba a haber una OPA compraron a 1.800 y a 1.600 pesetas pensando que la OPA iba a ser a 2.000, evidentemente alguno de ellos puede que se pille los dedos, pero esto es la economía de mercado. Así son las cosas. Nosotros no hemos intervenido absolutamente en nada en ningún momento y he aclarado lo único que yo podía aclarar, y es que no iba a haber OPA de exclusión, que era mi única responsabilidad como Presidente de Campsa.

Se dice que repartimos entre amigos bienes del Estado. En primer lugar —y no creo que eso sea ningún pecado—, cuando el sector en su conjunto hace todo esto está caminando hacia lo que es normal en el mundo del petróleo fuera de España, y yo creo que no debemos sentirnos avergonzados de hacer modificaciones que van en la línea de la modernidad, y la línea de la modernidad no es ni más ni menos que lo que se va haciendo; no es la línea de la modernidad el monopolio ni acordarnos del año 1927 en que se creó, la línea de la modernidad es la que se impone a partir del año que viene, una economía abierta, un mercado competitivo y unas estructuras que tienen que ser las mismas que en Francia que en el Reino Unido y que en Alemania. Y hacia eso vamos absolutamente en todos sus detalles, aun cuando seguramente todos vivíamos mucho más cómodos en la situación anterior.

En lo que se refiere a los extranjeros, aludiendo a la OPA en Petromed, debo decir que Petromed es una sociedad española cuya sede social está en Madrid. Naturalmente, sus accionistas pueden ser británicos o franceses o de cualquier otra nacionalidad, pero es una sociedad española, con todos los derechos y todas las obligaciones que tienen las sociedades registradas en España. Pero, aparte de eso, es que las limitaciones que podrían existir para cualquier ciudadano, para cualquier persona física o jurídica comunitaria han desaparecido desde el mismo momento en que ingresamos en la Comunidad; ya no puede haber discriminación por nacionalidad. Por tanto, aun cuando no fuera una empresa española, sea cual sea su accionista, no sería posible como lo es en las concesiones. Se dice que el concesionario tiene que ser español. Tenía que ser español hasta que ingresamos en la Comunidad. Desde ese momento no tiene que ser español, basta con que sea comunitario.

En lo que se refiere a la información de expertos independientes, tengo que aclarar algo que de todos modos creo que ha quedado claro anteriormente, que es lo siguiente. La Ley de Sociedades Anónimas lo que dice, efectivamente, en el artículo 256, es que, una vez presentado el proyecto de escisión en el Registro Mercantil, éste debe

nombrar uno o varios expertos para que, en un determinado período de tiempo —hay un límite temporal—, examine y dé su opinión sobre la escisión que se propone. Lo que se ha hecho en esta ocasión ha sido que el Consejo de Campsa haya aprobado un proyecto de escisión. Para su elaboración se ha apoyado, en los aspectos económicos, en alguien que conoce muy bien la compañía, que es Arthur Andersen, que nos audita desde que yo estoy en la Compañía, desde 1985. Como conoce muy bien la Compañía, nos hemos apoyado en sus estudios económicos y financieros para la valoración. No es más que un asesor nuestro para la valoración, porque al presentar el proyecto de escisión en el Registro Mercantil, evidentemente, se va a pedir que expertos independientes examinen esa documentación y se pronuncien a su debido tiempo. Por lo tanto, desde ese punto de vista creo que seguimos respetando todo lo que es necesario.

Existe un delegado del Gobierno, efectivamente, que tiene poder de veto en las decisiones de la Compañía —asiste a los Consejos y a las Comisiones ejecutivas—, pero, a su juicio, no ha habido ninguna que haya justificado ejercer ese derecho de veto.

Por último, en esta intervención, respondiendo a las preguntas que se me han formulado, he de decir que sí habrá OPA por parte, repito, de los accionistas, que representan el 97,6 por ciento de la Compañía, y sus términos se conocerán el próximo año. La OPA, evidentemente, puede estimarse que es excesiva o corta, pero simplemente es un derecho que se da al pequeño accionista, quien podrá acogerse a ella o no. Si no se acoge, su participación en Campsa a través de varias compañías será la misma que tenía antes a través de ella.

En lo que se refiere al aspecto de plantilla, tengo que decir que no es fácil en una compañía con un clima social bueno, reducir su plantilla en un 42 por ciento, sobre todo cuando es una empresa que ha venido incrementando sus beneficios desde 10.000 millones de pesetas en 1985 hasta probablemente 40.000 millones este año. Pero como es necesario que tengamos empresas competitivas y hemos modernizado la compañía, lo han comprendido, y hemos llegado a acuerdos siempre voluntarios. Es decir, en Campsa ha causado baja sólo aquel trabajador que la ha querido causar porque las condiciones económicas que le ofrecía Campsa le han parecido buenas. Por esa vía estamos hoy en el 43 por ciento y espero que de aquí a un año estemos ya en el objetivo final, que es el 48 ó 49 por ciento.

Entre paréntesis, hace unos meses hemos firmado con las centrales sindicales un expediente de regulación de empleo para que el año próximo puedan jubilarse voluntariamente, si lo desean, los trabajadores que cumplan 55 años. Quien quiera quedarse en Campsa se quedará y quien desee irse se marchará. Ellos deciden si las condiciones son atractivas, y hasta ahora el noventa y tantos por ciento ha decidido que las condiciones son atractivas.

¿Qué tratamiento fiscal tendrán las plusvalías? La verdad es que éste es un tema al que no puedo responder. Este es un tema que hay que preguntar al Gobierno. De todos modos, sí puedo dar una opinión. Yo considero (y lo he dicho ya en dos o tres ocasiones) que este es un acto

más hacia una reestructuración sectorial que, si no se asumiera voluntariamente por parte de las empresas, en la medida de lo posible habría que imponerlo. Es decir, es necesario caminar en esa dirección y cabe pensar que si es una necesidad sentida en la política industrial es de suponer que tengan los beneficios fiscales que normalmente tiene este tipo de operaciones, pero, evidentemente, es un tema que me desborda.

Yo no sé si a lo largo de esta segunda intervención he respondido o no respecto del futuro de la compañía y respecto de lo que va a ocurrir. Yo lo he pretendido, pero puede suceder que no haya sido afortunado, y lo siento, porque son temas sobre los que he pensado y he trabajado tanto que llega un momento en que puede parecerme claro incluso lo que no lo es. Yo no sé si en las prácticas parlamentarias se puede volver a preguntar y yo contestar, que yo lo celebraría, porque mi deseo es clarificarlo, pero me parece que sí he dicho muy en síntesis, y luego con algún detalle adicional, el porqué de todo esto y hacia dónde vamos.

Yo creo que he respondido a todo lo que se me ha preguntado, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS. SS., no hay un segundo turno, sino excepcionalmente. Por tanto, les ruego que lo usen con suma moderación. **(El señor Camacho Zancada pide la palabra.)**

El señor Camacho tiene la palabra; muy brevemente, por favor.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Muchas gracias, señor Presidente, pero había que responder a esta última frase del señor Presidente de Campsa.

Yo le agradezco el esfuerzo que ha hecho, y no puede decirse que haya dejado de contestar; lo que sí puede decirse es que ha contestado con habilidad, con una gran habilidad, y no ha contestado todo lo claramente que se debiera. Yo le felicito.

Usted fijese que ha empezado diciendo que comenzaron a tener relaciones con los concesionarios, en una relación de derecho privado, y que les hicieron un contrato para que, en el supuesto de que desapareciera el régimen concesional... Usted sabe de sobra que va a desaparecer el régimen concesional. Pero en ese supuesto usted dice que iban a hacer un contrato temporal de suministro. Y dice usted que lo empezaron a hacer. Estamos hablando del año 1983, 1984, y la casualidad es que en 1985 vuelve el sistema concesional por un Real Decreto-ley (no sé por qué tienen tanto gusto en legislar por Real Decreto-ley). Ahí se mantiene el régimen concesional y yo le voy a decir a usted una cosa en la que ha fallado. Yo se lo quiero achacar a su memoria, porque ya no somos unos niños (tantos años en esto del petróleo se olvidan las cosas). Usted sabe que los 3.300 contratos que dice que empezaron a hacer no los hicieron hasta después, cuando ya había régimen de derecho público, cuando se había consolidado el monopolio por el Real Decreto-ley del año 1985. Eso cambia mucho las cosas.

Quiere decirse que el régimen concesional no estaba

claro antes; lo refuerzan por Real Decreto-ley. Hacen 3.300 contratos y yo me atrevo a decirle a usted (aquí es donde está la tomadura de pelo de lo que van a repartir) que son contratos leoninos, hechos bajo presión, porque ¿qué va a firmar un concesionario con el señor que tiene que suministrarle? ¿Usted cree que eso puede mantenerse?

En opinión del Partido Popular y del Grupo Popular, éste es uno de los temas clave, de los que, por supuesto, habrá que volver a hablar en esta casa.

Ha dicho usted que no va a repartir los 3.300 contratos. Pero eso no se compadece con lo que está diciendo la prensa. Yo le quiero rogar una cosa: que ese proyecto de escisión, ya que lo va a mandar al Registro Civil, nos lo haga llegar a los Grupos parlamentarios de esta Cámara para que lo veamos. Porque dicen los periódicos: a Repsol, 2.000 estaciones; a Petronor, 500; a ERT, 710; a Ertol, 290; a British Petroleum-Petromed, 390; total, 3.890 estaciones. Sin embargo, usted dice ahora que sólo van a dar 1.500. No sé qué han rectificado, no entiendo cómo puede ser, pero cuando tengamos ese proyecto lo veremos. Porque, oiga usted, las estaciones de Campsa son concesiones también, y ustedes dicen: Podemos transmitir el régimen concesional con permiso del Gobierno. Mucho cuidado, porque en ese momento estarían la Shell y la Exxon ahí a pedir que les transfirieran el régimen concesional a todos los demás concesionarios de Campsa, que son más de dos mil. Ustedes eso lo autorizan para ustedes y en su beneficio, pero ahí puede haber una cuestión muy dudosa.

Termino, señor Presidente.

Derecho preferente de acciones. Hay una sindicación. ¿Usted conoce la Ley de inversiones extranjeras? Usted ha dicho: Petromed es una sociedad española y Cepsa también. Si usted conoce la Ley de inversiones extranjeras, en estos momentos British Petroleum, el Reino Unido, la Gran Bretaña, y Elf Aquitaine, la República francesa, tienen, una, el 24 y, la otra, el 9,17 de Campsa. ¿Por qué? Porque, naturalmente, según la Ley de inversiones extranjeras, ellos han comprado acciones de Campsa. Y dice usted: Es que son de la Comunidad Europea. Oiga, la Comunidad Europea, en un régimen transitorio, no se puede utilizar cuando beneficia o cuando perjudica, pero en este caso es que perjudica a los intereses del Estado, que ésa es la razón de por qué yo estoy interviniendo en esta Comisión.

Termino, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Concluya, sí, señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Esta Compañía se disuelve por cambio de objeto social: Ley de Sociedades Anónimas. Es muy claro y tenían que tener el valor de reconocerlo. Una extinción por escisión no es otra cosa, y nos ha querido justificar aquí que esta sociedad va a ser mayoritaria del Estado, y —en el «Diario de Sesiones» está— la de Cepsa, desde luego, no va a ser del Estado, la de Petromed tampoco va a ser del Estado, y, por tanto,

ahí el Estado pierde todo el poder político cuando se hagan esas sociedades.

Lo de la valoración, señor Díaz Fernández, con el máximo respeto, es un sofisma. Yo no lo he entendido porque, si el precio de las estaciones de servicio es de tal envergadura, ustedes han comprado 1.500 y apenas tenían 15 ó 20, que eso ahora haya pasado, por obra de una tasación, en 177.000 millones de pesetas, creo que tendremos que verlo cuando el registrador mercantil designe a los expertos independientes.

Por último, mire usted, con las OPA, como con la castidad, como con la santidad, no se puede andar matizando; o se es o no se es. Si en la televisión le preguntan a usted: ¿Va a hacer una OPA? No puede contestar: Hombre, una OPA, de momento, no. Mire usted, la de exclusión la vamos a decir, pero la de integración... El accionista, el inversor español, el ciudadano español que tiene acciones, no entra en eso. No hay OPA, y las acciones bajan mil enteros.

Mire usted, no es normal en el mundo del petróleo lo que pasa en España. ¿Sabe usted por qué? Porque no es normal España en el mundo del petróleo, porque esto es una sociedad monopolio estatal-régimen concesional, en régimen transitorio y, por tanto, no cabe que usted diga que aquí puede pasar lo que en Estados Unidos, en Francia o en Inglaterra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, concluya ya.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Una cosa, señor Presidente.

Es que ha dicho: Antes estábamos más cómodos. Supongo que usted sí estaba más cómodo antes. Yo, desde luego, no. Yo siempre voy, pago con mis mil duros la gasolina y antes la pagaba con dos mil pesetas; en ese aspecto, sí. Más cómodo yo no estoy. Y yo quiero que venga la libre competencia, porque ya nos han amenazado con subir ocho pesetas el litro de gasolina el año que viene, por impuestos. Queremos que venga la libre competencia de una vez.

No quiero alargarme más, porque el Presidente ha sido benevolente, pero de verdad que tendrá que volver a explicarnos por qué ha sido esto, porque en cuanto al tratamiento fiscal yo le contesto al señor del Grupo Socialista. Si no hay tratamiento fiscal de las plusvalías, no hay operación de escisión; condición impuesta por los privados para que se haga la escisión. Y esto viene en la Ley de febrero, no otra vez, febrero. Lo tienen medido ustedes: Registro Mercantil, 30 días, expertos, valoración, aviso, junta extraordinaria. ¿Para qué? Para legalizar un tema muy vidrioso, muy oscuro. Yo le rogaría a usted que informe al Parlamento, que obtendrá el respaldo de los grupos parlamentarios, si es por el bien de los ciudadanos españoles y por el bien del Estado español. (El señor Vázquez Romero pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente, señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Gracias, señor Presidente. Muy muy brevemente.

Deseo hacer una mínima reflexión respecto de dos conceptos. Lo curioso que resulta, desde mi punto de vista, que una empresa que gana 10.000 millones el año 1985 y que este año va a ganar 40.000 millones, tenga, al mismo tiempo, una reducción de plantilla del 43 por ciento, y eso ligado a criterios de modernidad y de eficacia. Eso da pie a una tesis doctoral. Yo no sé si la modernidad y la eficacia es, efectivamente, buscar exclusivamente el rendimiento económico, olvidándonos de que la economía tiene que ser algo al servicio de los ciudadanos y no al revés. Pero, en fin, probablemente son criterios de origen que no compartimos y que nos llevarían a discusiones de índole filosófica, que no es el momento.

Yo sabía que, cuando le preguntaba a usted por el tratamiento fiscal que se pueda dar a las plusvalías generadas, no es competencia suya, sino de otro sector del Gobierno. Usted ha dado una opinión que yo tampoco comparto, pero, en cualquier caso, no tengo ningún interés en polemizar con usted.

De todas maneras, agradezco su comparecencia. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas en este turno, tiene la palabra don José Luis Díaz.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A.** (Díaz Fernández): El proyecto de escisión solamente se refiere a las estaciones de servicio que son propiedad de Campsa, de las que es concesionaria; lo otro no es escindible. Primero.

Segundo, Campsa, efectivamente, firmó 3.300 convenios de cooperación comercial, que son subrogables siempre que el concesionario esté de acuerdo con ello. Si uno de estos convenios ha pasado ahora a Petromed, a Cepsa o a Repsol es porque el concesionario ha estado de acuerdo, pero en relaciones bilaterales de plena libertad en las que nosotros nos hemos limitado a proponer ese cambio. Ahora bien, el concesionario podía no haberlo aceptado y haberse quedado libre.

Después le informo de que hay empresas multinacionales que tienen estaciones de servicio de la red concesional, que hay compañías multinacionales que son concesionarios de la red del monopolio, es decir, hay un cierto número de estaciones que son propiedad de ciertas empresas multinacionales europeas; de manera que no hay ni puede haber en ese sentido discriminación.

Lo que yo quería decir al hablar de comodidad es lo siguiente, y es que es evidente que en un mercado ultraprotectado, como es un monopolio, quienes están en el sector, sea la producción, sea la logística o sea la comercialización, están todos muy cómodos, y que, obviamente, pasan a una situación de tremenda incomodidad, que es muy sana y de la cual el beneficiario va a ser el ciudadano, el consumidor; de manera que lo que sí es cierto es que en el cambio de situación es necesario cambiar tam-

bién las estructuras para que se pueda sobrevivir en esa situación.

En lo que se refiere a la modernidad y eficacia, yo comprendo que son temas sobre los que se puede polemizar, pero lo que sí puedo garantizar es que, con las instalaciones que la compañía tenía y tal como las tenía Campsa, no habría podido competir en servicios logísticos y no nos encontraríamos en la situación actual, en la que todas las compañías del mundo que quieren operar en España desean utilizar nuestra logística. Hemos arrasado literalmente las instalaciones, las hemos hecho modernas y hemos utilizado la mejor tecnología que había en el mundo, lo cual ha traído como consecuencia la que yo he explicado antes, que es muy triste, pero creo que sería mucho más triste que, llegado el momento de la lucha feroz que va a existir, no estuviéramos en costes y condiciones razonables. Campsa es una compañía en la que, con actividad creciente, sus costes operativos disminuyen todos los años y siguen disminuyendo, y eso explica las cifras que yo he dado.

Señor Presidente, esto es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Presidente, por la información suministrada y por su presencia aquí hoy en la Comisión.

Levantamos la sesión por dos minutos para dar paso a la siguiente comparecencia, del Director General de la Aviación Civil, a quien ruego que se le invite a pasar. (Pausa.)

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL PARA INFORMAR SOBRE EL CONTENIDO DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE EL ALTET (ALICANTE), ASÍ COMO DE LAS PREVISIONES QUE LA ADMINISTRACION TIENE RESPECTO DE ESTE AEROPUERTO Y DE TODOS AQUELLOS QUE MANTIENEN UN FUERTE TRAFICO TURISTICO. GRUPO PARLAMENTARIO DE CDS (Número de expediente 212/000999)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión con la comparecencia contemplada en el orden del día de don Juan Manuel Bujía Lorenzo, Director General de Aviación Civil, ante la Comisión de Industria, para informar sobre el contenido del Plan Director del Aeropuerto de El Altet (Alicante), así como de las previsiones que la Administración tiene respecto de este Aeropuerto y de todos aquellos que mantienen un fuerte tráfico turístico, solicitada por el Grupo parlamentario del CDS.

Para responder a la información solicitada, tiene la palabra el señor Director General de Aviación Civil, don Juan Manuel Bujía.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Bujía Lorenzo): Señor Presidente, señorías, en primer lugar quiero aclarar que el plan director es un documento

de trabajo técnico interno y, como tal documento, lo que pretende es dar las líneas generales de actuación para, más adelante, elaborar los anteproyectos y proyectos consecuencia del mismo. Además, quiero resaltar que es un documento dinámico en el sentido de que tiene que adaptarse a la movilidad que tiene una actividad como es el transporte aéreo.

Entre las actividades que contempla cualquier plan director y en particular el que ahora analizamos, el de Alicante, tenemos que distinguir fundamentalmente las siguientes. En primer lugar, hay que considerar el estado actual del aeropuerto, su entorno, incluyendo el inventario de sus instalaciones, espacio aéreo y análisis de tráfico en el horizonte de tiempo contemplado. A continuación, empieza la fase de valoración de capacidad actual de ese sistema aeroportuario; sistema que lo componen no sólo el edificio terminal, sino los campos de vuelo y la estructura del espacio aéreo que soporta esa operación. Más adelante hay que entrar en el estudio de las futuras necesidades del aeropuerto en función de la capacidad de tráfico prevista en el mismo. En función de ese estudio se hará un análisis de capacidad-demanda que nos llevará a evaluar la definición de obras y la valoración de las mismas en el horizonte de tiempo que contempla el citado plan.

Una vez identificados los diversos problemas que afectan al aeropuerto y la valoración y validación de las alternativas de desarrollo del mismo, se estiman los horizontes de saturación de los diversos elementos que lo constituyen, lo que permite analizar y definir la totalidad de las fases de actuación propuestas normalmente en los tres períodos quinquenales consecutivos que considera un plan director.

En este sentido, el plan director de Alicante, actualmente en fase de confección, contempla, en el primer quinquenio, la necesidad de acometer actuaciones para aumentar la capacidad del aeropuerto en lo que se refiere a la adecuación del edificio terminal, y la consiguiente urbanización para poder tratar el volumen de tráfico de viajeros de este quinquenio.

Igualmente, aunque de forma no urgente, habrían de iniciarse las acciones encaminadas a acoger el tráfico de carga, que actualmente encuentra un impedimento físico; es decir, necesitamos la expropiación de los terrenos precisos para realizar zonas para el tratamiento de la carga.

Por otra parte, habría de acometerse el acondicionamiento y la construcción de 2.600 metros de carreteras y remodelación del estacionamiento de vehículos, así como la creación y construcción de la urbanización de una zona industrial, y el mantenimiento de unos 20.000 metros cuadrados dentro del recinto aeroportuario.

Todas las actuaciones anteriores habrán de complementarse con otras obras necesarias de mantenimiento y renovación, tales como acondicionamiento de la pista de vuelos, adecuación de edificios, torre de control, centros emisores, etcétera y, por supuesto, los equipamientos propios referidos a estas infraestructuras, tales como renovación y ampliación del equipamiento para el edificio ter-

minal de pasajeros, renovación y ampliación del equipamiento de torre de control, equipos de la central eléctrica, etcétera.

En cuanto a las actuaciones en el segundo quinquenio de ese plan, deberían acometerse en esta fase la dotación de equipamiento del edificio terminal en cuanto a pasarelas telescópicas se refiere; las pasarelas telescópicas, como ustedes conocen, permiten el embarque y desembarque de pasajeros directamente del avión a terminal. Además, se considera posible la ampliación de la pista de vuelos por la carretera 29, su calle de rodaje y la realización de una nueva torre de control que permitiese la visibilidad de ambas cabeceras de pista en esta configuración.

En el tercer quinquenio procede ya la ampliación de la plataforma situada frente a la terminal de pasajeros y, la ampliación del edificio terminal, para acoger el volumen de tráfico que esperamos más allá del año 2005.

En el plan director se pide además un estudio de las servidumbres aeronáuticas y de las huellas acústicas que, a su vez, sirven de base para indicar los usos recomendables del suelo en el entorno próximo. La correspondiente propuesta de zonificación no ha sido todavía trasladada a las autoridades competentes en materia de ordenación del territorio, ya que el plan en estos momentos no está totalmente terminado. Además, faltan por resolver —entraríamos en la fase de anteproyecto y proyecto— las negociaciones y acuerdos con las empresas privadas y públicas que explotarían ese entorno aeroportuario, y establecer anticipadamente planes adecuados de enseñanza y capacitación del personal que operaría ese terminal.

En cualquier caso, el hecho de que el plan director no esté concluido en estos momentos no significa que la Administración haya parado sus planes de remodelación e inversores en el Aeropuerto de Alicante, a pesar de que debo mencionar que la caída de tráfico, desde el año 1988 a 1990, ha sido de un 15 por ciento y no esperamos que ese nivel de tráfico se recupere en el año 1991. Hasta ahora, esos niveles de tráfico, analizados hasta agosto, nos hablan de una caída del orden del 4,5 por ciento respecto al año 1990.

Matizando lo que decía anteriormente, hay unas actuaciones programadas, en el trienio 1993-1995, que, en primer lugar, afectan a la remodelación del edificio terminal; en segundo lugar; el reacondicionamiento del campo de vuelos; en tercer lugar, inversiones en el sistema de tráfico aéreo en lo que respecta a instalación de frecuencias desplazadas en el Aeropuerto de Alicante, y un nuevo sistema de comunicaciones en la torre.

En cuanto a la pregunta de qué previsiones hay en otros aeropuertos turísticos, es preciso señalar que no obedecen a criterios diferentes de los que rigen para las previsiones en otro tipo de aeropuertos. Unos y otros están sujetos a los condicionamientos socioeconómicos externos y no controlables directamente por la Administración. Por la distinta naturaleza de sus tráficos puede suceder que unos crezcan mientras que otros ven disminuido su tráfico; tenemos el caso de Alicante bajando, Barajas subiendo. Por tanto, la demanda de los mismos por parte de los operadores puede ser diferente.

Con este simple criterio se van elaborando las programaciones de inversión orientadas a cubrir las necesidades que genera el tráfico en cada uno de los aeropuertos. Es importante, entonces, que la prognosis de tráfico permita anticipar las actuaciones que el futuro demande, pero el momento preciso en que cada actuación inversora tenga lugar debe acomodarse a la evolución real del tráfico y, con frecuencia, no corresponde a las previsiones. Esto produce a veces demoras en las realizaciones previstas que, al margen de eventuales limitaciones presupuestarias, no suponen una renuncia a afrontar responsabilidades desde la Administración, sino una racionalización de las inversiones a través de la utilización de los recursos disponibles. Así, pues, la administración cuenta naturalmente con previsiones de actuación en los aeropuertos turísticos para adecuarlos a la demanda de tráfico y a los crecimientos de éste. Tal documentación y su análisis supondría un tiempo del que no disponemos en estos momentos, pero dicha documentación está disponible para sus señorías y yo estoy encantado de mostrársela.

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

Por el Grupo del CDS, que ha solicitado la comparecencia, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Doy la bienvenida, en nombre de mi Grupo, al Director General de Aviación Civil.

Le hemos llamado a comparecer al Congreso para hablar del plan director del Aeropuerto de El Altet (Alicante) y de los aeropuertos llamados turísticos. Esto es lo mismo que intentar hablar del futuro del Aeropuerto de Alicante y de uno de los soportes de las infraestructuras más importantes de Alicante, y no sólo de Alicante, sino de una región concreta.

Hasta ahora hemos querido disponer de forma infructuosa del plan director, pero ésta es una anécdota dentro de la cuestión. Se pueden alegar cientos de razones administrativas —usted ha alegado una de ellas— para no disponer de este documento. ¿Por qué queremos disponer de él? ¿Es que los Diputados tenemos ese capricho, se preguntará usted? ¡No! Nosotros somos representantes del pueblo español y esta misma pregunta que yo le hago se la está haciendo una amplia región, que luego le demarcaré.

Con un plan director, con las previsiones de la Administración, podemos señalarle caminos al Gobierno y éste, lógicamente, puede constatar esos caminos que nosotros señalamos. Podemos controlar sus inversiones, porque un documento de planificación es, ni más ni menos, un abanico de posibilidades que el Gobierno debe escoger y debe instrumentalizar como un documento vivo al que va aplicando una serie de inversiones presupuestarias para que, luego, eso tenga una realidad. Puede que en un determinado momento haya que variar las previsiones planificadoras. Esto no son los países del Este, por supuesto.

¿Qué nos diría —en esto estamos en desacuerdo con usted, señor Director General—, un plan director en Alicante? En primer lugar, nos diría cuál es la situación actual del Aeropuerto de El Altet, de Alicante, y cuáles son las previsiones de futuro. La situación actual, resumida, nos daría las unidades de transportes de mercancías y las unidades de transportes de viajeros. Al margen de la situación turística coyuntural, que ha afectado a la mayoría de los aeropuertos de toda España, el aeropuerto de Alicante está aproximadamente por encima del millón de viajeros. Al mismo tiempo, nos diría algo fundamental y es que, al margen de esa situación coyuntural que afecta al turismo en España pero que todo el mundo piensa que va a ser un bache no superior a tres o cinco años como máximo, el Aeropuerto de El Altet presta un servicio a una región que tiene capitalidad en este momento para esta infraestructura y que atiende a toda la provincia de Alicante —cuarta provincia en renta «per capita»— que, según el nuevo censo que se nos acaba de presentar, tiene el máximo crecimiento de población en el último decenio. Atiende a la totalidad de la Comunidad Autónoma de Murcia; Comunidad que tiene el máximo crecimiento de población, desde el último decenio, según el censo que se acaba de presentar. Sin detrimento de ninguna otra zona o aeropuerto, estamos ante una región con una gran importancia poblacional, turística y económica, en general. Si me permiten, por poner un ejemplo, sería similar en territorio, en espacio, en hectáreas, en población y en potencial económico al País Vasco.

¿Cuál es la perspectiva que da esto? Si entendemos que el turismo es un sector coyuntural y que acaba de presentarse un libro blanco del turismo en el que nos anuncian que estemos tranquilos los españoles, que no pasa absolutamente nada; que estén tranquilos los agentes que participan en el sector turístico, que no sucede nada porque estamos ante una situación meramente dinámica y como tal, con oscilaciones, o faltan a la verdad las conclusiones de la ponencia de turismo, o estamos haciendo una mala planificación en infraestructuras en materia de aeropuertos.

En segundo lugar, convendrá conmigo el señor Director General en que el tráfico nacional lo tiene garantizado, siempre y cuando mantengamos unas condiciones estables de crecimiento del aeropuerto de El Altet, en Alicante, porque la región a la que está atendiendo —que no coincide con unos límites administrativos— está respondiendo perfectamente a la oferta que le ofrece dicho aeropuerto. Cualquier estudio de mercado tendría en cuenta estas circunstancias. Y las perspectivas económicas son buenas. Pero, ¿cuál es la realidad con la que nos encontramos?

El plan director, según se nos comunicó al principio, no ha salido a la luz pública porque habría reflejado unos datos (ahora mismo, de baja, como usted ha señalado, de un 15 por ciento) que podrían llevar a conclusiones equivocadas. Creo que esto no es lo que debe ser un documento de planificación. Un documento de planificación en el que se recoge una fotografía actual de una oscilación a la baja, debería tener en cuenta la perspectiva de futuro.

En tercer lugar, nos refleja un desarme presupuestario del aeropuerto de El Altet, que se encuentra en esa situación en los cuatro últimos ejercicios. En concreto, en el último, la inversión ha sido de 95 millones de pesetas, aproximadamente, para mejorar los mostradores de internacional, cantidad estrictamente simbólica. Las inversiones públicas 1991-94 no coinciden con los quinquenios que usted nos está señalando pues la Administración está planificando, por un lado, y las inversiones públicas que reflejan los documentos presupuestarios que discutimos los Diputados en esta Cámara están hablando no sólo del ejercicio siguiente, sino de ejercicios cuatrienales, y nos están diciendo otra cosa completamente distinta a la que usted nos señala. Una de dos: o ustedes están trabajando en balde y están haciendo documentos para guardarlos después en el cajón o, por el contrario, no hacen caso a todos los estudios de dinámica de evolución de transportes de mercancías de viajeros que tienen que atender, porque las inversiones presupuestarias no responden a las realidades que usted acaba de que sería conveniente hacer.

En cuarto lugar, nos estamos asfixiando, y usted lo ha señalado correctamente. Hay actuaciones urbanísticas permanentes que están ahogando las posibilidades que usted señala, porque si no han trasladado el plan de usos de la zona, hay urbanizaciones que están siendo autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil para que sigan construyendo. Después se quejan las compañías aéreas, se queja también la Dirección General, de que los Ayuntamientos de Elche y Alicante conceden licencias urbanísticas que impiden la visibilidad, y cualquier ampliación de las pistas del aeropuerto está en función de tener que revisar y modificar inmediatamente los planes generales de ordenación urbana de los Ayuntamientos de Elche y Alicante. Si no actuamos diligentemente, cuando vayamos a hacer previsiones de ampliación, como usted bien señalaba, nos vamos a encontrar con que nos han asfixiado las actuaciones urbanísticas, máxime en un lugar bastante apetecido para las especulaciones turísticas —en el buen sentido de la palabra—, porque el aeropuerto está próximo a la costa.

Como remate, hay que señalar el abandono de las compañías que utilizan como soporte la infraestructura del aeropuerto. Iberia acaba de anunciar que abandona, en favor de Aviaco, los vuelos al aeropuerto de Alicante. Ya sé que es una cuestión que a usted no le compete pues es una decisión de una empresa con capital mayoritariamente público, y eso no quiere decir nada. Aviaco puede prestar el servicio con todo tipo de garantías, pero la primera medida ha sido la de suprimir dos o tres vuelos; el Aeropuerto de Madrid se está congestionando y el Aeropuerto de Alicante y otros aeropuertos se están vaciando. ¿Qué es antes, el huevo o la gallina? Si no se invierte en una carretera, la gente busca otras salidas y se va por otras carreteras. Si no se invierte en el aeropuerto de El Altet, o si nosotros no invertimos en los próximos presupuestos, lo que estamos haciendo es yugular la posibilidad y la compañía baja su interés en utilizar el Aeropuerto de Alicante.

Señor Director General, con el mejor ánimo, quería que usted, aparte de lo que nos ha señalado, que es importante, nos trasladara el plan director del Aeropuerto de Alicante para que los legisladores tomemos decisiones económicas con fundamento, porque vamos a dar por buenos los datos que ustedes nos indiquen. Son ustedes la Administración pública española, están al servicio de todos, y nosotros tenemos que fiarnos de los datos técnicos que ustedes han elaborado con técnicos competentes, indudablemente. Pero, cuando vayamos a una discusión presupuestaria, si no tenemos ese documento vamos a discutir del mar y las arenas, porque puedo decir, y puede parecer «chauvinismo», que me parece muy importante el Aeropuerto de Alicante, pero, a lo mejor, los datos indican que es una porquería y que no tiene sentido ninguno, o sucede lo contrario. Los datos que manejo en materia de planificación me dicen que sí tiene mucha importancia y que las actuaciones de la Administración van en contra de la razón y de la lógica. Así pues, o armonizamos sus documentos (y no es un documento interno, sino público) y podemos discutir presupuestariamente qué pasa con el Aeropuerto de Alicante, o realmente aquí alguien nos está tomando el pelo a los legisladores.

Le rogaría, señor Director General —y tome mis palabras con absoluta amabilidad—, que nos entregara estos documentos (que ya en su contestación escrita se prometieron para finales de 1990, que luego se dijo públicamente que serían enviados a principios de 1991 y que este Diputado sigue esperando con una paciencia benedictina), porque el hecho de que haya un momento oscilante en el tráfico de viajeros que haga perder la perspectiva de futuro no quiere decir nada; todo lo contrario, le da mayor validez al documento de planificación. No quiere decir nada porque no se planifica en función del momento actual de que ha caído el tráfico en un 4,5 por ciento en los meses de verano. Se prevía, y usted lo sabe, una mayor caída; el turismo ha respondido mejor de lo que se creía. Por tanto, el documento es imprescindible, tiene que estar ya aquí.

Tenemos la impresión —y sobre esto, señor Director General, quisiéramos que luego hiciera un comentario— de que, tanto para el aeropuerto de Alicante como respecto a otros aeropuertos turísticos, estamos excesivamente condicionados porque las inversiones hasta 1992 están muy dirigidas hacia determinados sitios, cosa muy comprensible también. Si es así, que se diga, que se explique y que se den plazos y horizontes; que se señalen los caminos por los cuales puede discurrir la discusión parlamentaria y, luego, nosotros exigiremos al Gobierno en función de estos documentos y de estas previsiones que usted ahora mismo acaba de señalar y que no coinciden, en modo alguno, porque son como el anverso y el reverso de dos realidades: la presupuestaria es la cruz del aeropuerto El Altet y los documentos y las señales que usted ha dado —me parece que hasta el año 2005—, serían la cara bonita de algo que no serviría nada más que para ser un documento a exhibir públicamente, pero no un documento real.

Pongo el énfasis en esta contradicción. Me gustaría que

la resolviéramos adecuada, correcta y dialécticamente porque está en juego algo muy importante como es uno de los instrumentos que mayor empujón pueden dar a ésta y a otras regiones de España.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, en primer lugar, deseo agradecer la presencia del Director General de Aviación Civil en la Cámara. Yendo rápidamente al grano, tengo que decir que comparto en su inmensa mayoría los argumentos que ha expuesto el señor Martínez-Campillo, del CDS, sobre el aeropuerto de El Altet.

Señor Director General, vengo siguiendo con mucho interés, en los dos años que estoy aquí en el Congreso (soy novato); de una forma casi obsesiva, los programas de inversiones que está llevando a cabo el Gobierno en una serie de campos: aeropuertos y otro tipo de infraestructuras. Y una de dos: o el Gobierno no dispone de los técnicos adecuados o el Gobierno, de alguna manera, está intentando lavarnos el cerebro a los Diputados para hacernos creer exactamente lo contrario de lo que está haciendo. Así de claro y así de sencillo.

Este país está absolutamente condicionado por unas inversiones absolutamente «kafkianas» en dos o tres puntos de la geografía nacional, lo que está trayendo como consecuencia que les obligan a ustedes a tener una serie de actuaciones; en lenguaje vulgar o de la calle, a hacer una serie de papelones realmente increíbles.

Lo que aquí ha dicho el señor Martínez-Campillo es totalmente cierto. El aeropuerto de El Altet es vital para el desarrollo de una región, de dos autonomías —de una casi completa, la murciana y de parte de otra, la valenciana—, y, sin embargo, no se están haciendo inversiones prácticamente de ningún tipo. La importancia turística de la zona es proverbial, no hace falta incidir en ello porque lo ha dicho el anterior portavoz con más claridad que yo. Además, ustedes tienen datos —porque tienen medios para tenerlos— para saber cuál es la realidad socioeconómica de aquella zona; de su importancia turística, de su importancia industrial, de todo tipo.

Yo me pregunto: ¿Es posible que nos podamos creer que se han aplicado los mismos criterios para preparar el plan director —si es que lo hay— del Aeropuerto de Sevilla que los que se están barajando para trabajar y actuar sobre el Aeropuerto de Alicante? ¿Se puede hacer una inversión tan bestial como la que se ha efectuado para seis meses de posible avalancha de turistas que para un sostenimiento de entrada de turistas durante años, de forma que oscile un menos 15 o un más 15, tratándose de temas absolutamente puntuales, algo que pasará en un sentido o en otro? Ese es el gran problema. A partir de ahí podemos darle todas las vueltas que quiera.

Es cierto que si el Gobierno no actúa, si la Dirección General de Aviación Civil no actúa y se sigue edificando, llegará un momento en el que será imposible ampliar el Aeropuerto de El Altet, evidentemente. Pero, ¿por qué será

imposible? ¿Porque han actuado mal los Ayuntamientos o porque no han tenido la apoyatura y las directrices adecuadas por parte de los Ministerios?

¿El plan director no se ha hecho todavía porque los datos que se podían dar no eran realmente buenos o porque interesa ir alargándolo puesto que no se va a invertir una sola peseta allí hasta el año 1993 ó 1994? Porque no es sólo este aeropuerto, son muchos. Hoy he venido casualmente de uno y la popularmente llamada «chaqueta roja», como sabía que íbamos a hablar de El Altet, me ha dicho «Dígame, de paso, que cuando hemos ido esta mañana se había caído el techo de nuestro despacho al suelo. ¡Menos mal que ha caído de noche!» No voy a decir el aeropuerto porque no hace falta. Ese es el gran problema que tienen planteado.

Tiene que haber más claridad, porque creo que lo tienen muy coordinado. Tienen coordinada hasta la maniobra de distracción para los señores Diputados y para la opinión pública, de modo que el Ministro dice que es urgente y prioritario; el Director General explica después que el plan está a punto de terminarse; más tarde vemos que no hay un duro en los presupuestos... Creo que el Plan está muy bien coordinado. Lo que hace falta es claridad, mucha claridad para que los ciudadanos de este país sepamos realmente dónde nos llevan los, entre comillas, «eventos» del 92, que vamos a tener que estar pagándolos todos los ciudadanos de este país desde Somport hasta donde sea. No creo que sea antes de 1995, 1996, 1997 o Dios sabe cuando.

Esto es lo que yo, como Diputado, le pido que me conteste dentro de su parcela. No crea que le dedico el charrón a usted. ¡No! Se lo digo con todo el cariño del mundo y comprendiendo que lo que usted me conteste no lo voy a replicar. Voy a hacer un acto de fe y lo voy a asumir. Pero el camino no es éste.

El aeropuerto de El Altet —que es lo que nos ocupa— está en unas condiciones fatales y no puede seguir así. No está razonado que Iberia se haya retirado, porque, como han dicho, era un paso para ir a Aviaco y de Aviaco suprimir vuelos. Si no hay vuelos, naturalmente que bajará el tráfico. Sin embargo, me consta que hay vuelos que van al aeropuerto de Manises y que luego tienen que trasladar a los pasajeros a Alicante en autobús, porque son pasajeros que no van a Valencia, sino a Alicante. Los llevan a Valencia y, luego, los trasladan a Alicante. Esto no nos satisface porque, entre otras cosas, aumenta el tráfico en nuestras carreteras innecesariamente, ya que no son ni siquiera turistas de paso, porque no van a Valencia, sino a Alicante.

Así que, señor Director General, quisiera que, en lo posible, nos aclare si es que este plan director no lo hacen porque todavía no tienen datos para terminarlo, o si, al menos, siguen con sus cálculos y realmente hay voluntad de llevar adelante este plan o es simplemente una manera de distraernos a todos, por lo menos los tres o cuatro años próximos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Oliver, la información

presupuestaria se dará en esta misma Comisión dentro de quince días.

Señor Vázquez, tiene la palabra por el Grupo de Izquierda Unida.

El señor **VAZQUEZ ROMERO:** Yo también quiero saludar la presencia entre nosotros del Director General de Aviación Civil.

Quiero empezar por señalar la oportunidad de la comparecencia, a solicitud de Grupo petionario, el CDS.

Creo que en la provincia de Alicante y en la de Murcia, una Comunidad entera y una parte importante de otra, el aeropuerto de El Altet es muy importante y existe una gran sensibilidad social con todas las cosas que afectan al aeropuerto de El Altet, no por razones de chauvinismo, por pensar que disponer de un aeropuerto de mejor o peor entidad, de mayor o menor categoría con arreglo a los baremos de que ustedes dispongan, es algo que satisface o no a los ciudadanos de una o de otra región, sino porque todo el mundo que piense razonablemente sobre el tema entiende que la existencia de un aeropuerto bien dotado significa un instrumento fundamental para el desarrollo económico, social y muchos otros más de una zona de una potencialidad económica tan grande como la que se ha señalado anteriormente. No nos olvidemos de que es la cuarta provincia de España en renta «per capita». Estamos hablando de Alicante y de Murcia, dos regiones con un crecimiento demográfico importante y con un crecimiento industrial y económico en su conjunto también muy importante, para las que la existencia de un aeropuerto, tanto en tráfico de pasajeros como en tráfico de carga, es esencial como instrumento, como vehículo.

No queremos entrar en controversias —estoy seguro de que tampoco ha sido la intención del Diputado de Unión Valenciana— respecto a si se prima más a Valencia o a Alicante. Creo que ésas han sido controversias a veces interesadas por algunos, no en el caso del Diputado que me ha precedido, para distraer la atención de lo realmente importante, que es, independientemente de que otros aeropuertos se doten, la falta de dotación, sobre todo económica, de este aeropuerto del que estamos ocupándonos, el aeropuerto de El Altet.

Creo que ha puesto de manifiesto el portavoz del Grupo petionario de la comparecencia la descoordinación entre las administraciones. Cualquier planificación que usted haya previsto hacer sobre el aeropuerto de Alicante tiene que estar obligatoriamente coordinada con los planes generales de ordenación urbana, con los planes de expansión, tanto de Elche como de Alicante. Cualquier modificación del plan parcial de la zona de El Altet o de la zona vecina de Las Salinas por parte del Ayuntamiento de Alicante o del de Elche va a significar que usted después, cuando pueda teóricamente aplicar esa primera fase del plan quinquenal, va a poder ejercerlo o no. Es decir, hay una evidente descoordinación entre administraciones, entre la Administración central y, en este caso, las corporaciones locales de los dos municipios conlindantes con el aeropuerto, estando los dos y ustedes mutuamente implicados en esa descoordinación, de forma y manera

que la actuación de uno y de otros sobre sus parcelas condiciona obligatoriamente la de los demás.

He leído unas manifestaciones del señor Borrell que me dejaron perplejo, por utilizar esa expresión —hay otras expresiones—, y no he oído ningún desmentido ni tampoco ha habido contestación pública a las mismas. Decía que la inversión pública en el aeropuerto de El Altet no se llevaría a cabo mientras no se produjera la recuperación del tráfico de pasajeros y del tráfico de carga, cuando nos parece evidente que una razón fundamental de la pérdida del tráfico, de carga esencialmente, y también del tráfico de pasajeros, es precisamente la mala dotación de infraestructuras del aeropuerto de El Altet. Usted ha dicho que van a modernizar la torre de control. Si los medios de comunicación no informan mal, no se dispone ni siquiera de una información informatizada —valga la expresión—, no se dispone de tecnología de mediana punta en una torre de control de un aeropuerto que recibe un millón de personas al año. Nos parece un hecho grave.

Una de las primeras actuaciones de este Diputado hace dos años fue a raíz de la caída de unos postes de la luz por unos vendavales que hubo en la zona, que tumbaron sobre un territorio de saladar, una zona de marisma, los cables de la luz, cables de la luz por los que se transportaba la conexión con Alicante ciudad y el aeropuerto. En aquella época, esos cables transportaban en una sola vía la comunicación informatizada entre Alicante y el aeropuerto, de tal forma que una rata, circunstancia nada improbable en un saladar, mordía y rompía uno de esos cables y quedaba incomunicado el aeropuerto de El Altet. Fíjese qué cosas, y hablo de una cosa que ocurrió hace escasamente año y medio. Parece que esto se ha resuelto estableciendo dos vías, de forma que siempre queda una alternativa para el supuesto de que eso se vuelve a producir. Pero las deficiencias de infraestructuras del aeropuerto son tan grandes que indudablemente condicionan que haya una falta de atractivo para las compañías, como es el caso de Iberia, que se ha citado anteriormente. Seguramente hay otras razones, no son sólo las infraestructuras las que han condicionado la futura desaparición de Iberia del aeropuerto de El Altet.

Resumiendo, es un tema que afecta a toda la vida económica y social de la provincia de Alicante y de la región de Murcia, por el que existe una gran sensibilidad social en la zona, por el que todos los grupos políticos de aquella tierra están muy preocupados y por el que existe una sensación de agravio comparativo, por utilizar esa expresión. Nadie contesta que de una forma coyuntural se hayan dedicado muchas inversiones al aeropuerto de Barcelona y al aeropuerto de Sevilla porque se van a producir dos eventos importantes para la historia de este país, pero vestir a un santo desvestiendo a otro no es buena técnica, y esperamos que podamos acceder a esos documentos, por muy internos que sean, que podamos participar en la corrección de aquellas cosas que por el conocimiento de la realidad de la zona puedan ser necesarias, y, al mismo tiempo, esperamos que no se trate de algo a lo que por desgracia se nos tiene bastante acostumbrados, que es a la política de maquetas. Si hiciéramos un seguimien-

to de todas las maquetas que se presentan en este país como obras a realizar y las que después realmente se acaban ejecutando, habría un descalage importante. Esperemos que éste no sea el caso y que efectivamente sea un plan que disponga de la dotación presupuestaria suficiente como para poderlo llevar a cabo, repito, por la enorme importancia en todos los órdenes de la vida económica, social, etcétera, tanto de la provincia de Alicante como de la región de Murcia.

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

El señor **CHOLBI DIEGO**: Mis primeras palabras son para expresar el agradecimiento al Director General por su presencia. En cuanto a su exposición, tengo que decirle que sus argumentos, señor Director General, demuestran una falta de voluntad, por no decir de interés, en solucionar los graves problemas que tiene el aeropuerto de El Altet, de Alicante. Establecer tres quinquenios, sin un contenido claro y sin un presupuesto, ¿no le parece a usted que «muy largo me lo fiáis»? ¿No le parece como mínimo eso? En segundo lugar, ¿no le parece a usted, querido Director General, que el plan, como señalaba en sus primeras palabras, no está cumplido todavía? Me da la impresión de que cuando exista va a haber una gran desgana en convertirlo en realidad.

Quiero traer a colación que según la tendencia en el tráfico de pasajeros de 20 aeropuertos españoles, como espero que usted conocerá, hay un estudio publicado en la revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones que explica claramente los comportamientos del tráfico interior, doméstico y del internacional en los principales aeropuertos españoles, y se establecen dos etapas: una, que se refiere al período 1976-1984 y otra que abarca de 1984 a 1989. Las características de estas dos etapas van a influir decisivamente en la evolución de cada uno de los aeropuertos considerados, por tanto, del de Alicante. Por eso vale la pena que nos extendamos en su estudio.

En la primera etapa el elemento dinámico lo componen los pasajeros internacionales; los pasajeros de vuelos «charter» internacionales crecieron, como usted recordará, un 53 por ciento, en tanto que los internacionales por vuelos regulares lo hicieron en un 40 por ciento. Los pasajeros de vuelos domésticos o nacionales sólo aumentaron esa etapa un 16 por ciento y los nacionales charter en un 8 por ciento. En la segunda etapa, la que comprende de 1984 a 1989, los vuelos nacionales regulares y los internacionales charter crecieron paralelos hasta el año 1989, en que los internacionales charter descendieron ligeramente. Sin embargo, los vuelos domésticos charter se multiplicaron por cuatro, y los internacionales regulares, aunque también crecieron, lo hicieron de forma más moderada al multiplicarse sólo por 0,5.

Como consecuencia de trasladar a los respectivos aeropuertos los tráficos de pasajeros antes citados, nos resultan tres tipos de aeropuertos. El primer grupo está formado por aquellos aeropuertos que registran una preeminencia de vuelos regulares, tanto domésticos como inter-

nacionales, que es el caso de Madrid y Barcelona, que participan aproximadamente con un 29 por ciento del tráfico total. El segundo grupo está constituido por aquellos aeropuertos que recogen fundamentalmente el tráfico charter internacional, y que participan —cantidad aproximada— con un 60 por ciento del tráfico total. Le recuerdo que en este grupo se incluyen los aeropuertos de Palma de Mallorca, las Palmas, Tenerife Sur, Málaga, Alicante, Almería y Fuerteventura. Y un tercer grupo está integrado por aeropuertos que recogen viajeros en vuelos domésticos, grupo que representa aproximadamente el 6,5 del total de viajeros.

Pues bien, estos tres grupos, a los que he hecho referencia anteriormente, abarcan los 20 aeropuertos de los 36 existentes y representan el 95,5 de los viajes totales. Tenemos, pues, que, durante la primera de las dos etapas citadas, el aeropuerto de El Altet (Alicante) creció en un 17 por ciento; durante la segunda etapa el expresado aeropuerto, el de mi tierra, creció un 29 por ciento, y en 1990 el volumen total de pasajeros en el citado aeropuerto descendiendo algo más del 9 por ciento. Aunque no hay que olvidar, señor Director General, que en dicho año se observaron disminuciones con carácter general, y también experimentaron descensos en el volumen de pasajeros aeropuertos clasificados en el grupo del de mi tierra, Alicante, como fueron los de Palma de Mallorca, Las Palmas, Málaga y Almería. En cualquier caso, el número de pasajeros del aeropuerto de Alicante descendió respecto a la cifra de 1989 y la participación de los viajeros del aeropuerto alicantino en 1990 respecto al total español fue ligeramente superior a la que dicho aeropuerto representó en el año anterior, 1989.

Señor Director General, como consecuencia de lo que hasta ahora he expuesto, hay que manifestar dos cosas. Primera, que el aeropuerto de El Altet (Alicante) recibe un elevado volumen de pasajeros procedentes del exterior. Esto no merece discusión; Es decir, es un aeropuerto eminentemente turístico, con predominio de los vuelos charter. Segunda, que el aeropuerto de El Altet (Alicante) viene registrando importantes aumentos en el número de pasajeros. A las dos afirmaciones que acabo de hacer cabe añadir una nueva y positiva. El aeropuerto de Alicante viene experimentando también, al menos en 1987, 1988 y 1989, crecimiento en el tráfico doméstico regular. Los pasajeros en vuelos nacionales regulares fueron en los años citados: 637.000, 663.000 y 665.000, respectivamente. Y los pasajeros en vuelos internacionales regulares se elevaron también respectivamente a 135.000, 183.000 y 192.000. Por lo tanto, los pasajeros en vuelo regular, nacional e internacional, en el aeropuerto de Alicante en 1987, 1988 y 1989 ascendieron respectivamente a 772.000, 846.000 y 858.000 viajeros.

El pasado mes de agosto el aeropuerto se recuperó en aeronaves y pasajeros. El aumento en relación con 1990 fue de un 8 por ciento en el número de pasajeros nacionales y de un 20 por ciento en vuelos internacionales. En cifras globales se registraron 342.543, lo que significa un 16 por ciento de aumento con relación al mes de agosto de 1990. Como usted muy bien conoce, señor Director Ge-

neral, hubo una escasa afluencia de pasajeros en los primeros ocho meses. En cuanto a los aviones, el aeropuerto tiene un aumento parecido al de viajeros: en agosto, con más de 2.600 aviones, que contrastan con los 1.500 de enero.

Pues bien, lo hasta ahora expresado entiendo que pone de manifiesto la necesidad de dedicar una atención especial al aeropuerto de El Altet, de Alicante, toda vez que, además, la liberalización del transporte aéreo impuesta por la Comunidad proporcionará incrementos sustanciales de este modo de transporte.

Cabe pensar, señor Director General, y además con acierto, que la atención que se le está dedicando es claramente insuficiente a todas luces si se tiene en cuenta lo siguiente, y se lo demostraré. De las inversiones realizadas en 1990 por la Dirección General de Aviación Civil, que ascendieron a un total de 8.411 millones de pesetas, 693,3 millones se dedicaron a la asistencia técnica para la ejecución de estudios aeronáuticos, a la creación de una base de datos y documentación de todas las instalaciones aeronáuticas privadas, al avance del plan director del sistema de aeropuertos de Madrid y a la ejecución del plan director del aeropuerto de Alicante. La cifra para estas cuatro atenciones representó el 8,3 de la inversión total de la Dirección General de Aviación Civil, porcentaje no muy elevado, teniendo además en cuenta que se ha distribuido la inversión entre las cuatro actuaciones. Sería oportuno, pues, querido Director General, que concretara cuál fue el importe destinado al plan director del aeropuerto de Alicante.

Por otra parte, el entonces organismo autónomo Aeropuertos Nacionales invirtió en 1990 en la modernización de los aeropuertos españoles cerca de 34.000 millones de pesetas, de los que aproximadamente un 0,06 por ciento, 19,5 millones, se destinaron al aeropuerto de Alicante. Ante esta situación, el Gobierno reconoció el 30 de octubre de 1990, según consta en la contestación a una pregunta escrita de nuestro Diputado don Felipe Camisón, que dicho aeropuerto sería mejorado, detallando que las inversiones, recalco, detallando que las inversiones que en visita del Ministro a Benidorm cifró en 3.000 millones de pesetas se dedicarían a la ampliación del edificio terminal y a la construcción de un nuevo edificio terminal de carga. ¿Qué pasó con todo esto, señor Director General? Espero su contestación.

Así pues, le pido al señor Director General de Aviación Civil que concrete más, que nos explique las actuaciones que ha señalado anteriormente dentro de esos cinco quinquenios, porque eso es tan largo, no sabremos lo que va a valer la peseta, se tendrán que hacer acciones complementarias, asignación de créditos extraordinarios, etcétera. Eso es demostrar una total desgana de mejorar las realizaciones pronto y con eficacia.

Yo quiero preguntarle también cuáles son en el aeropuerto de El Altet las inversiones previstas; si como consecuencia del recorte en las inversiones de infraestructuras para el próximo presupuesto, va a verse afectado nuestro aeropuerto, así como su plantilla actual y futura de controladores, haciéndole patente también, señor Direc-

tor General, que la atención que han venido dedicando en los últimos años al aeropuerto de Alicante no permite, en principio, y por desgracia, abrigar muchas esperanzas respecto al futuro.

Y finalmente, señor Presidente, debo resaltar algo muy importante, algo que es sobradamente conocido y que explica el malestar que hay en la sociedad alicantina, sin distinción, diría yo, de adscripciones ideológicas, y al cual se han sumado los medios de comunicación, las asociaciones y grupos empresariales y los distintos sectores sociales.

La vocación y la realidad turística y exportadora de la provincia de Alicante es una gran realidad, y debo señalar el interés que suscitan los temas referentes al transporte aéreo, y más concretamente al aeropuerto de El Altet, porque el ciudadano tiene un sentido especial para percibir que algo le perjudica, que no tiene confianza y que no funcionan las cosas bien. Yo debo dejar constancia, aunque sea brevemente...

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

El señor **CHOLBI DIEGO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Debo dejar constancia de las preguntas que he realizado en esta legislatura, que en este tema han contado siempre con el apoyo del Diputado señor Trillo-Figueroa. Hemos insistido, nuestro Grupo y yo personalmente, sobre la ampliación de la terminal de carga, solicitada por sectores exportadores de la provincia; sobre la ampliación de pistas para poder utilizar grandes transportes aéreos y evitar la excesiva densidad de tráfico, en verano especialmente; sobre la necesidad de mejorar la asistencia sanitaria, la notoria insuficiencia de los servicios de extinción de incendios, la paralización de las obras de remodelación de la nueva terminal; sobre las vivencias de la población del plan director del aeropuerto, la deficiencia en la limpieza y escasez de aparcamientos para automóviles; el informe de IATA sobre previsiones de aumento del tráfico aéreo para la década del 90 y hasta el año 2010; la escasez de plantilla y medios técnicos entre los controladores aéreos, y los importantes retrasos de los vuelos de Iberia entre Madrid y Alicante.

Por todo esto, señor Director General, creo que hasta la compañía Iberia ha cometido un grave error, y es el de intentar cancelar ya sus vuelos en nuestra tierra. Yo tengo que traer, junto a los testimonios anteriores —perdón, señor Presidente—, el de un Conseller de Turismo, no de mi Partido, de la Comunidad Valenciana, que decía, entre otras cosas, que sería un error por parte de la compañía aérea —no le afecta a usted, pero guarda relación—, ya que el eje mediterráneo del país va a ser la zona comercial más importante en los próximos años. Iberia se equivoca abandonando el aeropuerto de Alicante.

Pero hay otros testimonios, como el del Presidente de la Generalidad, señor Lerma, y el del Vicepresidente del Gobierno, en los cuales manifiestan su sorpresa y el propio Vicepresidente del Gobierno adquiere el compromiso de trasladar estas inquietudes al Ministro de Obras Pú-

blicas y Transportes. Esto ocurría el día 26, en Valencia. El propio Presidente de la Generalidad dice: El aeropuerto alicantino no debe quedar reducido a funciones vacacionales, sino que es necesario darle el suficiente impulso que cubra las necesidades de los hombres de negocios, apoyando también que Iberia permanezca.

Por todo esto, junto con el abandono de Iberia como compañía bandera, se deja ya a la provincia de Alicante y a su aeropuerto en una situación triste y lamentable. Alicante necesita, señor Director General, mayores y mejores atenciones ante el reto de Europa del 92. Para reactivar la provincia es necesario mayor calidad de los transportes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cholbi, le ruego que concluya realmente.

El señor **CHOLBI DIEGO**: Tengo que terminar. Simplemente, quiero insistir en la tristeza que nos produce ver en el abandono que tiene el Gobierno al aeropuerto de El Altet, de Alicante.

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

El señor **COSTA COSTA**: En primer lugar, permítame también dar la bienvenida al Director General de Aviación Civil, la primera que produce en esta Comisión y que espero que, a pesar de todo, le sea grata.

Nuestro Grupo no va a continuar aquí con el inventario de necesidades que tienen los aeropuertos españoles, y mucho menos de las que tiene la aviación civil, que sería lo que correspondería a su comparecencia y no tanto los aeropuertos, que corresponde a otra persona y a otra comparecencia. Por tanto, permítame que no le repita las cifras, que seguramente salen de su Dirección General, de uso del aeropuerto de Alicante, que usted seguro que conoce mejor o tan bien como otras fuentes que han sido citadas en esta Comisión y que pasarán al Diario de Sesiones para uso de la historia; no me voy a extender en esos términos.

Entiendo también el escepticismo de algún Diputado de algún grupo parlamentario en una situación coyuntural de escepticismo y, por lo tanto, entiendo que se ponga en cuestión, naturalmente, cualquier programación del Gobierno, en ese clima de escepticismo, pero nosotros tenemos la obligación de creer en las palabras de la Administración, en creer en los proyectos y en los planes de la Administración, porque es la única manera también de vertebrar un país.

Permítame también hacer una reflexión general. Si viéramos aquí e hiciéramos el inventario que ustedes han hecho en cada uno de los aeropuertos de este país, les aseguro que el de Alicante reflejaría la prioridad que realmente tiene en consideración la Administración española, porque lo que están haciendo ustedes aquí es un juego floral de intentar atraer el voto en su Comunidad, pero sin considerar en absoluto las necesidades generales de los aeropuertos nacionales en este país, que difícilmente

son compatibles con las mismas intervenciones que hacen otros compañeros suyos en otros lugares geográficos distintos de este país.

Por tanto, algún grupo tendrá la responsabilidad de hacer que las cosas estén en su sitio y que las prioridades sean las que se corresponden con la importancia de tráfico de pasajeros y de mercancías y las necesidades de servicios que requiere cada uno de estos aeropuertos, que no dejan de ser otra cosa que instrumentos al servicio del ciudadano y de una situación socioeconómica de una zona determinada. Y por mucha importancia que le queramos dar a uno de estos aeropuertos, no vamos a cambiar la realidad, y la realidad socioeconómica que envuelve el aeropuerto de Alicante en los últimos años no tiene precisamente a una ansiedad de incremento de servicios, sino a una disminución en las cifras de pasajeros que ha movido este aeropuerto y que contrastan claramente con las cifras que daba un Diputado (que se han producido ya en la última década y por tanto, no se tienen que producir necesariamente en el futuro, sino que se han producido ya) de incremento de ciudadanos que han elegido la zona de Alicante o la Comunidad Autónoma de Murcia para vivir.

Por tanto, yo creo que lo primero que hay que hacer es centrar dónde están los problemas, no intentar hacer aquí un ejercicio de «funambulismo» bastante inútil, considero yo, sino hacer que la Administración de este país, de esta nación, la Administración española, priorice las inversiones en aquellas cuestiones que son importantes para toda la nación, acompañándolas en el tiempo a las necesidades que se van produciendo en cada uno de estos lugares.

En este sentido, yo quiero manifestar mi apoyo a lo expresado por el Director General de Aviación Civil, especialmente a la contemplación de esta realidad socioeconómica de Alicante, en la que el turismo, evidentemente, no puede ser un factor ajeno por la zona en que se mueve. Quiero expresar nuestra confianza en que se produzcan las inversiones que están previstas en esta zona importante de la geografía española e importante también para la configuración del producto interior bruto.

Yo entiendo que algunas de las actuaciones que se tienen que emprender requieren de una cooperación y una colaboración institucional muy importantes. Creo que sería bueno que desde la Dirección General se emprendieran las acciones de diálogo necesarias para llegar a acuerdos tanto con la Comunidad Autónoma, en lo que es el ordenamiento territorial que afecta al aeropuerto, como con los ayuntamientos implicados para que adapten sus planes de ordenación general, si es que los tienen, a las necesidades que requiere la expansión futura que se va a prever en este plan del que el Director General nos ha hablado.

Finalmente, no quiero dejar de hacer alguna reflexión sobre problemáticas recurrentes, que son recurrentes intentando como mínimo desviar la atención de la opinión pública sobre temas que no tienen ningún calado de fondo y ninguna importancia en la realidad. Se están haciendo afirmaciones que no son nuevas y que se han ido rea-

lizando en cada uno de los sitios donde este hecho se ha producido sobre el abandono de Iberia de determinados aeropuertos. Es un desconocimiento supino decir que Iberia abandona alguno de los aeropuertos con los que está operando. Iberia es un grupo empresarial con cuatro productos diferenciados, de los que forman parte la propia Iberia, con una proyección internacional; Aviaco, con una dimensión nacional; Binter Mediterránea, con una proyección regional, y Viva, en una relación de ciudades con Europa.

Intentar confundir a la opinión pública con estos cambios de nombres y, de que si Iberia abandona algunos aeropuertos hay un descenso en la categoría de los mismos, no deja de ser un ejercicio digno de mejores causas. Yo entiendo que esto no debería preocupar a ningún ciudadano y mucho menos al Gobierno o a la Administración.

Aquí se arguyen también temas tan insólitos como que hay un colapso de tráfico aéreo en Madrid o en otros aeropuertos que no se han citado y que este tráfico aéreo se ha desviado a Alicante. Las carreteras se usan para llegar a un destino final y los ciudadanos y las mercancías utilizan los aviones para llegar a un destino final, por lo que ningún ciudadano que quiera llegar a Madrid va a volar a Alicante. Uno tiene que escuchar aquí unas cosas que ponen los pelos de punta y hacen perder un poco el sentido de cuál es nuestra función en esta Comisión o en este Parlamento.

Se pueden tener muchos argumentos. Yo creo que hay algunos que son sólidos; pero la pasión que despierta en SS. SS. la defensa de algo territorial debería, al menos, armonizarse con un cierto sentido común y no intentar que estas cuestiones lleguen tan fuera de la realidad como ustedes las han pintado.

Finalmente, se ha hecho referencia al abandono de los aeropuertos por parte del diputado del Grupo Parlamentario Popular. A esto tengo que decirle que las inversiones en los aeropuertos españoles en los últimos tres años han sido de 34.000 millones. No sólo en Barcelona y en Sevilla, sino en Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Menorca, Almería, en otros aeropuertos. Han sido inversiones muy importantes, priorizándolas de acuerdo con las necesidades que hay en cada uno de ellos y con la realidad económica y presupuestaria de nuestro país, ya que no se puede atender todo a la vez. Esta es la dura realidad. Ustedes pueden seguir haciendo, si quiere, ejercicios de voluntarismo, pero el Gobierno tendrá que adaptar sus planes a las realidades socioeconómicas y presupuestarias de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Director General de Aviación Civil para contestar las cuestiones planteadas por los distintos diputados, advirtiéndole que no tiene obligación de contestar más que las cuestiones que sean de su competencia y que para ese ejercicio esta Presidencia le ampara.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Bujía Lorenzo):Tengo dos comentarios generales que añadir: el primero, que el debate se ha enriquecido alcan-

zando a todos los campos del transporte en una región determinada, y creo que este no era el propósito de mi comparecencia. Me ha agradado la riqueza de los comentarios y he tomado buena nota de ellos, si bien tengo que ceñirme, tal como el Presidente me indicaba, a la razón de mi comparecencia, que es el contenido del plan director. Me ha sorprendido una cosa. Tengo que admitir que Alicante para IATA, para cualquier organismo internacional y para el que considere el tema con objetividad, no es un aeropuerto problemático en España. Tengo que decirlo así de claro. Reconozco que hay dos días en la semana que Alicante está congestionado, los martes y los sábados, por el tipo de operación que se hace en su aeropuerto. Pero Alicante no tiene ni la décima parte de los problemas que tienen otros aeropuertos congestionados en Europa.

En cuanto al contenido del plan, tengo que decir que he insistido en que es indicativo y, como tal, no es programa de inversiones. El programa de inversiones vendrá más adelante y esto habrá que adaptarlo a las necesidades que muestre el crecimiento del tráfico e incluso el tipo de operación en cada momento. Pensemos simplemente en la diferencia de operación que supondrá el tráfico, que ahora mismo es internacional, y que ciframos en un 60 por ciento. A partir de 1993 la mayor parte de él será doméstico, puesto que parte de los 1.700.000 pasajeros internacionales que llegan a Alicante vienen de la CEE; por tanto, no será internacional. Esas adaptaciones no se podrían prever hace años. Ahora mismo es un hecho y tendremos que adaptar las necesidades de los edificios terminales a ese «input» nuevo que tenemos en estos momentos.

He dicho que el plan director tiene cifras y valores en las diferentes obras que hay que acometer, pero insisto en que eso no es un programa de inversiones. Eso está valorado y se ha dicho indicativamente cuándo deberían efectuarse esas obras en función del crecimiento de tráfico, pero sí está contenido en este plan que está en elaboración ahora mismo.

En cuanto a la autorización de urbanizaciones dentro del plan director, desconozco que alguna esté condicionando el plan director del aeropuerto. No tengo conocimiento de que haya nada autorizado desde mi Dirección General que condicione el futuro desarrollo del aeropuerto.

Aunque no es de mi incumbencia, se ha mencionado Iberia, Aviaco y el recorte de vuelos. Las frecuencias de Aviaco y el calibre de aviones es igual o superior al de Iberia. Si me hablan de reducción de vuelos, se referirán a la variación que hay entre un programa de verano y un programa de invierno, pero no hay disminución de oferta.

En cuanto a la disponibilidad del plan director, reitero que puedo mostrárselo a SS. SS. en el momento en que lo estimen oportuno. Salvo aquel capítulo que no está concluido, que es el del edificio terminal, lo demás está a su disposición y muy gustosos podríamos mostrárselo.

He tomado buena nota de la necesaria coordinación —y creo que no es la primera vez— entre la Administración central y las administraciones autonómicas en la ordena-

ción del territorio. Tal como le había dicho en la presentación, eso está contemplado entre las actividades del plan director. Una vez que el Plan Director esté confeccionado es el momento de acudir a la opinión pública y a los factores que determinan la ordenación del territorio para su presentación y elaboración final.

Alguien mencionaba que el período de tiempo no estaba delimitado. Creo que he dicho claramente que el horizonte que normalmente se contempla, en particular en este plan director, es de tres quinquenios, es decir, 15 años. Cualquier previsión en transporte aéreo de más de 15 años tiene pocos visos de ser realidad. Incluso a veces en un plazo de cinco años nos equivocamos en órdenes de magnitud de más del 50 por ciento. Creo que he delineado los puntos de actuación en los diferentes quinquenios y que nos llevaban con esas actuaciones a no tener problemas de tráfico hasta más allá del año 2005.

Las cifras de crecimiento, que no son parte de este debate, creo que estaríamos de acuerdo en mencionarlas. Quizá es mi obligación llamar la atención en cuanto a que el crecimiento de agosto puede ser meramente coyuntural. No desconocerán SS. SS. que el problema de Yugoslavia y de Turquía ha originado la llegada a España por lo menos de un millón de alemanes.

En cuanto a los costes del plan director, al no estar cerrado el proyecto no puedo adelantarles la cifra. Pero gustosamente se la daré en el momento en que hayamos cerrado el proyecto con la consultoría técnica.

Respecto de las cifras de inversiones en los diferentes aeropuertos, aunque son de mi conocimiento, ustedes comprenderán que es una responsabilidad ahora mismo de la dirección general del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales y que sería quien con detalle podría facilitárselas.

En algún momento se mencionó la plantilla de controladores de Alicante. Dicha plantilla es más de la necesaria. Ahora mismo no tenemos problema de plantilla en Alicante por lo menos durante un quinquenio. Tenemos problemas de plantillas de controladores en otros centros de control y en otros aeropuertos.

Por último quiero señalar que, como decía al principio, todos los aeropuertos tienen en confección su plan director. Dicho plan habla de un programa indicativo de inversiones en los tres quinquenios. Ello no significa que un programa de inversiones se convierta en realidad. Está en función de la Administración el priorizar esas inversiones de acuerdo con las necesidades reales de cada aeropuerto en particular, de la configuración del tráfico y de las expectativas de crecimiento en general para ese aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo para una intervención muy breve, ya que no hay un siguiente turno.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Por supuesto, señor Presidente, voy a ser muy breve.

Quería indicar al señor Director General de Aviación Civil que un plan, efectivamente, no es un programa de inversiones. Pero nosotros necesitamos el plan para formu-

lar el programa de inversiones públicas que van a figurar en el presupuesto. Usted comprenderá que es absolutamente lógico, si no estaríamos discutiendo cuestiones en el aire. Estamos discutiendo sobre percepciones. Hoy por hoy, y mientras no nos demuestren lo contrario, la percepción social que hay en toda la región a la que afecta el aeropuerto de Alicante es que la dinámica de mantenimiento y la dinámica de futuro está abandonada por la Administración. Los datos dicen eso. Usted nos puede demostrar lo contrario con documentos en la mano, que es lo que nosotros estamos pidiendo. Porque, a lo mejor, las inversiones tenemos que recortarlas o pedimos que se invierta más o menos dinero en el aeropuerto de Alicante.

En segundo lugar dice: que no se han dado autorizaciones urbanísticas. Apunte, por favor, señor Director: La sociedad Urbanova, próxima al aeropuerto de Alicante, tiene, no autorización, porque usted no tiene por qué autorizar, pero sí el placer de la Dirección General de Aviación Civil solicitado por el Ayuntamiento de Alicante.

En tercer lugar, Iberia por Aviaco. No es un tema importante, al menos a nuestro juicio y creo que al de otros grupos también, aunque para otros sí. Además, no es una competencia suya. Si el servicio está garantizado no hay nada que agregar. El problema está en la reducción de vuelos por las características del aeropuerto, según señala Iberia.

Plantilla de controladores. Señor Director General, hay una anécdota curiosa de la que habrá sido testigo. Este verano se sancionó a un controlador que abandonó y dejó sin control el aeropuerto de Alicante porque tuvo que ir al aseo y no había nadie más. Se le levantó la sanción a la vista de lo demencial y esquizofrénico de la situación.

Finalmente, señor Director General, tome a bien la comparecencia que le hemos pedido y los términos que empleamos. No ponga mala cara cuando le hable la oposición y no se sonría cuando le hable y le eche ramillete de juegos florales el grupo que sustenta al Gobierno porque esto no quiere ser un reclamo de voto, como aquí se ha señalado. La contundencia no es el problema. A mí me preocupa mucho más que se empleen argumentos adula-

torios, que en el fondo están ocultando el verdadero desinterés del Gobierno por el aeropuerto del Altet.

El señor **PRESIDENTE**: Esta presidencia ampara al compareciente respecto a su libre gesticulación.

Tiene la palabra el señor Director General para contestar a las cuestiones que le han sido planteadas. Brevemente, por favor.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL** (Bujía Lorenzo): Empezando por lo de la sonrisa, he de decirle que no suelo sonreír mucho, y me extraña que ese gesto haya sido percibido por usted. Tomo nota de lo que me ha dicho.

La plantilla de controladores es mayor de la adecuada. El problema de este verano ha sido la adecuación de turno de noche y turno de mañana, pero no tiene nada que ver con el tema. La plantilla es más que suficiente y lo reitero aquí.

En cuanto al plan director y su análisis, creo que para la función que S. S. indicaba necesitaría todos los planes directores. Entiendo que había que analizar todos en su conjunto; es una tarea que necesita seis o siete especialistas trabajando simultáneamente pero lo que puedo decirle es que están todos a disposición de S. S. Algunos están en fase de modificación y otros tienen la vida que se les ha dado en el momento de su confección.

Por lo que respecta a la sociedad Urbanova, insisto en que desconozco los detalles. Según mi información, el plan director del aeropuerto, tal como está hoy mismo, no se ve condicionado por esto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Aviación Civil, por la información suministrada y por su presencia entre nosotros.

La siguiente petición de comparecencia ha sido retirada por el señor Mardones hace unos días.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y veinte minutos de la tarde.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961