



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 409

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 74

celebrada el miércoles, 11 de marzo de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

- | | |
|--|-------|
| — Del señor Camacho Zancada (Grupo Parlamentario Popular), sobre razones del cese de don Narcís Andreu Abelló como Presidente de Iberia («B. O. C. G.», Serie D, número 259, de 6-2-92) (número de expediente 181/001569) | 12044 |
| — Del señor Fernández de Mesa y Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular), sobre previsiones de carga de trabajo y de plantillas de personal en las factorías de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares para el año 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 259, de 6-2-92) (número de expediente 181/001552) | 12046 |
| — Del mismo señor Diputado, sobre reclamación de 1.400 millones de pesetas a la Empresa Nacional Bazán por la Empresa Pesquerías Españolas de Bacalao («B. O. C. G.», Serie D, número 259, de 6-2-92) (número de expediente 181/001555) | 12048 |

	Página
— Del mismo señor Diputado, sobre previsiones de carga de trabajo y de plantillas de personal en los astilleros públicos españoles para el año 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 259, de 6-2-92) (número de expediente 181/001557)	12050
— Del mismo señor Diputado, sobre previsiones acerca del sector de la construcción naval para el año 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 259, de 6-2-92) (número de expediente 181/001559)	12050
— Del señor García Fonseca (Grupo Parlamentario IU-IC), sobre criterios que maneja el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para animar a las industrias españolas a invertir en países del Norte de Africa con mano de obra barata («B. O. C. G.», Serie D, número 241, de 28-11-91) (número de expediente 181/001483)	12054
Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles), para informar:	
— Sobre política de carreteras que llevará a cabo el Gobierno durante el año 1992. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000343)	12054
— Sobre la crisis general de Asturias, con especial referencia al retraso en inversiones y planes en ejecución en materia de infraestructuras para las comunicaciones, así como sus consecuencias económicas y sociales en todo el territorio del Principado. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000373)	12069
— Sobre el viaje efectuado el día 6 de abril de 1991 pasado a la provincia de Huesca, visitando la zona de Canfranc, así como los objetivos, finalidades y compromisos que motivaron dicha visita. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 213/000239)	12078

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

PREGUNTAS:

- **SOBRE RAZONES DEL CESE DE DON NARCIS ANDREU ABELLO COMO PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA IBERIA, DEL SEÑOR CAMACHO ZANCADA (GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/001569)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figuran una serie de preguntas dirigidas al Ministro de Industria, y para responderlas está con nosotros don Alvaro Espina, Secretario de Estado de Industria. Los señores del Grupo Popular me han pedido que cambiemos el orden, haciendo la primera pregunta la que figura como número seis, cosa a la que accedemos. Por tanto, vamos a formular, en primer lugar, la pregunta número seis: razones del cese de don Narcís Andreu Abelló como Presidente de la Compañía Iberia, cuyo autor es don Blas Camacho Zancada, a quien le doy la palabra para que la formule.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Muchas gracias, señor Presidente, por haber accedido a cambiar el orden

del día. Muchas gracias al señor Secretario del Estado que nos honra con su presencia. Esta pregunta se formuló el 29 de mayo de 1990, va a hacer casi dos años, y se hizo cuando se fue el Presidente de Iberia, don Narcís Andreu. Aunque hablar del señor Andreu a los dos años parecería que no tiene ningún sentido, lo cierto es que el Ministro tuvo mucho interés en contestar esta pregunta, como nos hizo saber en varias ocasiones. Lo intentó el 12 de marzo de 1991, y este Diputado tenía una comparecencia del Presidente de la Comisión del Mercado de Valores y no pudimos atender la pregunta ni la respuesta en aquel momento. Sin embargo, en lugar de haber decaído esta pregunta, yo creo, señor Presidente, que la misma cobra una actualidad inusitada. Porque si muy brevemente vemos cuál es el hecho sucedido en Iberia desde que cesa don Narcís Andreu o inmediatamente antes hasta hoy, el señor que habla en nombre del Gobierno ahora, que es el Secretario de Estado, tendrá que darnos una razón, porque ya no se me alcanza que las razones podrían ser solamente de tipo personal, como se dijo en la prensa.

Desde el año 1927 ha habido doce Presidentes de Iberia y el señor Aguiló ocupa el puesto número trece, que debe ser el que tiene mal fario, como dicen en Andalucía. Lo que ha sucedido es que cuando llega el señor Andreu, en el año 1985, Iberia pierde 6.959 millones de pesetas; en el año 1986, Iberia pierde 880 millones de pesetas; en el año 1987 gana, con la presidencia del señor Andreu, 20.000 millones de pesetas; en 1988, 24.000 millones de pesetas de beneficios; en 1989 baja a 6.215

millones de pesetas. A partir de ahí se va el señor Andreu, llega el señor Aguiló y con esta perspectiva de tres años sabemos que en el año 1990 Iberia ha perdido 26.110 millones, en el año 1991, 55.000 millones, y es presumible que Iberia pierda 17.000 millones este año, según anuncia el propio señor Aguiló, actual Presidente de la Compañía.

En estas circunstancias, señor Secretario de Estado, a este Diputado le preocupa considerablemente el hecho de que haya estas pérdidas en Iberia, que se esté deteriorando la compañía en los límites en que está ocurriendo, ya que estamos perdiendo capacidad de ocupación —la última noticia es que en enero hemos bajado del 50 por ciento de ocupación de los aviones—, cuando se logró aumentar con el señor Andreu a dos millones de pasajeros año. Tener un coeficiente de ocupación del 70 por ciento era un hecho realmente insólito desde los años de pérdidas acumuladas, que superaban los cien mil millones.

Este Diputado lo que quiere saber es si, además de los remedios que se van a poner al funcionamiento de la compañía, sería posible llamar al antiguo Presidente de Iberia, señor Andreu Abelló, para que viniera a hacerse cargo de la compañía, ya que el Gobierno puede hacerlo, porque es el que nombra y des nombra, y que llamara urgentemente y por la vía rápida, con motorista o con avión, porque creo que el señor Andreu está en Bruselas, para que venga a hacerse cargo de la Compañía, ya que hay ceses que no se pueden consentir y, sin embargo, hay otros que parece que es absolutamente necesario que se produzcan cuanto antes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, este Presidente pensaba que su señoría iba a retirar la pregunta, cuando resulta que la ha reformulado, de forma que no tiene nada que ver con la razón del cese. Lo digo porque parece que ahora usted abogaría porque no se hubiese producido el cese. En cualquier caso, don Alvaro Espina tiene la palabra para responder a la cuestión planteada.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): En realidad, las explicaciones que ha dado su señoría, poco tiene que ver con la pregunta formulada, que efectivamente el Ministerio creía que había decaído y así se me había pasado. En cualquier caso, la respuesta es muy sencilla.

Desconozco si han existido razones personales que hayan aconsejado a Narciso Andreu Abelló en su momento a dimitir, pero, desde luego, por parte del Gobierno no hay razón alguna, puesto que el Presidente de Iberia dejó su puesto por voluntad propia. De modo que no hay comentario alguno que hacer.

Respecto al resto de las consideraciones en las que su señoría se ha extendido, creo que no es razonable ni adecuado, o no es desde luego el procedimiento del Gobierno ni el «holding» público que coordina las actuaciones directas empresariales de política industrial, el INI, ya que ninguno de ellos lleva a cabo una eva-

luación de la gestión de las empresas públicas, en este caso Iberia, con ese criterio restrictivo y sesgado como el que el señor Camacho ha utilizado. Para que cualquiera de las cifras o de los datos que ha utilizado tuviesen un mínimo valor, tendría que haberlas puesto en comparación con la evolución general de la coyuntura en el sector y con las compañías que compiten en el mismo, que, como sabe su señoría, la mayoría de ellas han experimentado una evolución muy similar, y algo peor algunas bien conocidas.

En cualquier caso, la pregunta versa sobre las circunstancias o razones del cese de don Narcís Andreu Abelló y éstas, si son de carácter personal, es el afectado quien debe responderlas, ya que no las hay políticas ni de gestión, puesto que, como digo, dejó el puesto por voluntad propia.

No obstante, no quiero dejar de señalar que el INI y el Ministerio de Industria están satisfechos con la gestión que don Miguel Aguiló está haciendo con la Compañía Iberia.

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

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Le voy a decir al señor Secretario de Estado de Industria que no se ha cubierto de gloria esta mañana con la respuesta que me ha dado. Es más, que ha sido una respuesta verdaderamente impropia del deber que tiene el Gobierno de responder a los Diputados que se sientan en esta Cámara. Por tanto, vamos a seguir adelante pidiendo la comparecencia del Presidente de Iberia y la del propio Ministro de Industria para que lo explique. Además, vamos a seguir adelante porque es un derecho que nos ampara, que protege la Constitución a todos los Grupos de esta Cámara.

Además, ha hecho usted dos afirmaciones quizá iguales: que usted no puede entrar en las razones personales, pero que el Gobierno lo que sabe es que es una razón voluntaria. Suponemos que es lo mismo; razones personales o voluntarias deben ser iguales.

Ha dicho usted que he hecho una valoración restrictiva y sesgada. Eso ya es una acusación. Yo a usted no le he acusado de nada, yo al Gobierno no le he acusado de nada todavía. Yo no he hecho ninguna acusación restrictiva y sesgada, porque hablo de números y usted, como Secretario de Estado de Industria, de números sabe, y hablo de balances, y usted debe saber de balances. Por tanto, si había unas pérdidas, que el anterior Presidente las convierte en beneficios, y se va, y el que viene está realmente arruinando a la Compañía, como dicen los balances y como dice el propio personal de la Compañía, esto tendrá que explicarlo el Gobierno.

Señor Presidente, termino. He tomado muy buena nota de lo que ha dicho el Secretario de Estado, que avalan y aprueban la gestión del Presidente de Iberia al frente de la Compañía; he tomado muy buena nota, porque, naturalmente, ahora ya sí que es responsable

todo el Gobierno de esa pésima gestión que está haciendo este Presidente de la Compañía, y naturalmente tendremos que pedir explicaciones de las inversiones, de los beneficios, de las pérdidas; de las inversiones que está haciendo en América, del abandono del mercado doméstico y europeo, etcétera. Una serie de circunstancias con las que el Gobierno va a obligar, porque naturalmente la oposición suele ser excitada por el Gobierno a preguntar cuando el Gobierno hace respuestas tan realmente cicateras e insuficientes como la que me ha dado el Secretario de Estado, que, señor Presidente, está liberado de responderme nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Espina tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Agradezco la liberación que me facilita el señor Camacho, pero no haré uso de esa gracia. Creo, sinceramente, que cuando afirmaba que los análisis de la evolución de una Compañía deben ser hechos en correlato y comparándolos con la evolución del mercado y del sector en que se mueve y de la evolución de los competidores, no estaba haciendo otra cosa más que señalar algo que es evidente; no hace falta ser un consultor avezado para responder de esta manera, y desde luego ese sesgo no es más que un calificativo, no es ningún tipo de acusación; es, sencillamente, la calificación de que su señoría ha contemplado las cosas al hacer un análisis de posición de competitividad y de evolución de la Compañía sesgado, porque sólo ha contemplado lo que ha sucedido a esta Compañía y no lo que ha ocurrido en el resto del mercado y a sus competidores, que es como normalmente uno está acostumbrado a hacer ese tipo de exámenes y de evaluaciones.

En cualquier caso, la pregunta estaba estrictamente dirigida a una cuestión relativa a política de directivos, así se entiende, en el sentido de si el Gobierno, el INI y la propia empresa habían suscitado algún tipo de causa que no fuera de carácter personal, y mi respuesta en ese punto es taxativa.

Cuando su señoría desee entrar en otras cuestiones, tiene en el Reglamento posibilidades múltiples para suscitarlo en la debida forma, y a eso es a lo que me he referido. Lo que sucede es que su señoría se había extendido en la pregunta a algunas consideraciones que me parecía que debía matizar para que no quedase en el ambiente la duda acerca de si el Gobierno o el Ministerio de Industria estaba de acuerdo con los pronunciamientos que hacía su señoría. (El señor Camacho Zancada pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, ¿para qué desea intervenir?

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Es una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra su señoría.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: No sabemos quién acompaña en la mesa al Presidente, porque he ido a preguntarle al letrado quién es el que acompaña al Secretario de Estado junto al Presidente y tampoco me ha sabido dar razón.

El señor **PRESIDENTE**: Es el Director General de Industria.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: ¿Tiene que intervenir en el turno de preguntas?

El señor **PRESIDENTE**: No, no va a intervenir.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Lo digo porque entonces tendría que esperar abajo como todos. Al no saberlo y tener enfrente una mesa con una persona desconocida, queríamos preguntar quién era. Gracias.

— **SOBRE PREVISIONES DE CARGA DE TRABAJO Y DE PLANTILLAS DE PERSONAL EN LAS FACTORIAS DE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN DE CONSTRUCCIONES NAVALES MILITARES PARA EL AÑO 1992, DEL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR) (Número de expediente 181/001552)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número dos: Previsiones de carga de trabajo y de plantillas de personal en las factorías de la Empresa Nacional Bazán, de construcciones navales militares para el año 1992, cuyo autor es el señor Fernández de Mesa, don Arsenio, quien tiene la palabra para plantear la cuestión.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, el Grupo Parlamentario Popular se ha interesado en múltiples ocasiones y en distintas Comisiones —en la de Defensa, en la de Industria, ayer mismo en la de Economía y Hacienda— por el resultado futuro de la Empresa Nacional Bazán y por su carga de trabajo.

Comprendo que en este momento puede ser algo difícil contestar con exactitud a esta pregunta por parte del señor Secretario de Estado, y lo comprendo a tenor de lo respondido en el día de ayer por el Secretario de Estado de Hacienda, ya que textualmente informaba de que desconocía si la deuda que se tenía pendiente con la Empresa Nacional Bazán era de cinco mil millones de pesetas, de treinta mil, de quince mil... No sabía con exactitud porque no tenían datos en el Ministerio de Economía y Hacienda, e incluso afirmaba que podía informar de que el Ministerio de Economía y Hacienda no tenía previsto realizar durante

el presente ejercicio ninguna modificación presupuestaria que afectase a los pagos a efectuar por el Ministerio de Defensa a la Empresa Nacional Bazán. Desde nuestro punto de vista, esto entra en clara contradicción con un anuncio que nos había sorprendido gratamente, hecho por el Secretario de Estado de la Defensa hace apenas 20 días en la Comisión de Defensa, en el que decía que los problemas de tesorería de la Empresa Nacional Bazán tendrían rápida solución gracias a una incorporación presupuestaria y a los pagos que el Ministerio de Defensa vendría realizando para esos trabajos que contra almacén hace hoy en día la Empresa Nacional Bazán.

Teniendo presente que se ha presentado un expediente de regulación de empleo en las tres factorías, de las cuales sólo se aceptó en la de Cartagena y, posteriormente, ha sido retirado; teniendo en cuenta que el Ministerio de Industria, para la Empresa Nacional Bazán, prepara un plan de viabilidad para el astillero; un plan de viabilidad que nosotros, el Grupo Parlamentario Popular hemos reconocido públicamente que será imposible de presentar sin que el Ministerio de Defensa diga cuáles van a ser sus inversiones y sus trabajos reales durante el año 1992 y en el futuro la previsión del programa naval, puesto que la Bazán se dedica única y exclusivamente a construcción de buques de la armada, de barcos y artefactos marinos, dependiente del Ministerio de Defensa; ante todas estas noticias, ante este cúmulo de sinrazones, en definitiva, o de falta de coordinación o de no saber el Ministerio de Economía y Hacienda si efectivamente va a hacer frente a las partidas presupuestarias que tiene comprometidas el Ministerio de Defensa con la Empresa Nacional Bazán, entiendo que es francamente difícil o sería tanto como preguntarle cómo va ese plan de viabilidad previsto por la Empresa Nacional Bazán cuando todavía no se sabe cuáles van a ser las previsiones del Ministerio de Defensa o cuáles van a ser los pagos que va a realizar el Ministerio de Defensa a la Empresa Nacional Bazán.

En cualquier caso, con la mejor voluntad, y sin profundizar, sin pretender entrar en profundidad en el tema, mientras no se conozca cuál es el encargo real que piensa hacer el Ministerio de Defensa a la Empresa Nacional Bazán, la pregunta que se le formula es sobre las previsiones de carga de trabajo y de plantillas de personal en las tres factorías de la Empresa Nacional Bazán de construcciones navales militares para este año 1992.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Espina para responder.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): No es particularmente difícil. La empresa tiene sus previsiones de carga de trabajo y sus previsiones de plantilla. Se las leo a su señoría. En la factoría naval de El Ferrol, las previsiones de carga de trabajo para 1992 son de 1.414.000 horas; en la fábrica de turbinas, 463.000 horas; en la factoría na-

val de Cartagena, 711.000 horas; en la fábrica de motores, 370.000 horas; en la factoría naval de San Fernando, 708.000 horas; en la fábrica de artillería, 154.000 horas. Eso por lo que se refiere a la carga de trabajo.

Previsión de plantillas. Está plenamente establecida, como es lógico. En la factoría naval de El Ferrol, 3.791 personas; en la fábrica de turbinas, 543; factoría naval de Cartagena, 1.834; fábrica de motores, 516; factoría naval de San Fernando, 1.425; fábrica de artillería, 517; oficinas centrales, 173. Esa es la previsión de plantillas que me pasa la Empresa Nacional Bazán.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, 1.414.000 horas previstas para la Empresa Nacional Bazán en El Ferrol para el año 1992, ¿qué significa? ¿Que hoy en día hay paro encubierto en la Empresa Nacional Bazán de El Ferrol? ¿Hay paro encubierto en la Empresa Nacional Bazán de Cartagena? ¿Hay paro encubierto en la Empresa Nacional de San Fernando?

Hay cerca de 700.000 horas de trabajo que no se cubren en la Empresa Nacional Bazán de El Ferrol y en similares proporciones en las otras dos factorías. Me parecen bien estas previsiones, ¿pero en base y fundamentadas en qué? ¿Sigue pendiente el expediente de regulación de empleo? ¿Se va a realizar? ¿Ese plan de viabilidad anunciado por la Empresa Nacional Bazán, ese plan que se ha comprometido a presentar la Empresa Nacional Bazán para no tener que formular un expediente de regulación de empleo, sigue adelante? ¿Se tiene conocimiento de cuáles son las previsiones de la Armada de cara al año 1992, «de facto», no contra almacén, con la Empresa Nacional Bazán, para poder garantizar que durante el año 1992 se van a mantener estas cargas de trabajo, estas horas de trabajo, tanto en las factorías navales, es decir, en las constructoras, como en las fábricas de turbinas, de armas y de motores?

Estos son unos datos que le pasa la Empresa Nacional Bazán al Secretario de Estado de Industria para que las conteste en la Cámara y, sin embargo, esto no habla de la continuidad laboral de la Empresa Nacional Bazán, de los problemas de tesorería que tiene la Empresa Nacional Bazán y, lo que es más grave, los problemas laborales que pueden presentarse a la Empresa Nacional Bazán durante el año 1992 de no cobrar la deuda pendiente con Defensa y de no tener la carga de trabajo suficiente como para terminar las fragatas en el Ferrol, como para hacer la carena de los submarinos en Cartagena o como para salir adelante con los buques pendientes de patrulleras y carenas que hay en la Empresa Nacional de San Fernando.

Por tanto, aunque agradezco los datos que el Secretario de Estado transmite en estos momentos a la Comisión de Industria, quiero decirle que son tan

sumamente fríos que en nada, absolutamente nada, contestan y para nada dicen cuál es la realidad de lo que se le avecina a la Empresa Nacional Bazán, que es, en definitiva, lo que se pretende conocer durante el año 1992.

Le pido al señor Secretario de Estado, señor Presidente, al lado de esta frialdad de las cifras, de esta realidad de las cifras, que nos diga si son alentadoras estas horas de trabajo y alentadoras estas previsiones de plantilla o si va a haber que reducir o recortar por algún sitio, o si están ustedes pendientes de un hilo, a expensas de saber si se les va a pagar o no el trabajo que han venido realizando hasta ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Espina para responder a la cuestión planteada.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Señoría, las cifras no son ni frías ni cálidas, las cifras con lo que son y sobre ellas hay que llevar a cabo las previsiones y la gestión.

Desgraciadamente, en esta etapa todavía de coyuntura declinante los problemas de tesorería, de recursos humanos y de carga de trabajo de las empresas son algo con lo que el Ministerio de Industria y el Secretario de Estado de Industria están familiarizados en esta etapa.

En cualquier caso, no es el Ministerio de Industria quien lleva a cabo o elabora los planes de viabilidad de las empresas; colabora siempre con ellas para facilitar, para incentivar el que se adopten en el adecuado momento, para facilitar, en la medida de lo posible, y utilizando los instrumentos de la política industrial que su señoría conoce, el que se lleven a cabo estos planes. Pero, desde luego, es la empresa y también la empresa pública, igual que la privada, quien es responsable de la preparación de los planes y de la ejecución de los mismos.

No estamos en un momento en el que la incertidumbre respecto a la futura previsión de inversiones del Ministerio de Defensa no haya sido despejada en grandes líneas, de manera que puedan las empresas iniciar su planificación estratégica; de hecho, las previsiones de inversiones para el período 1992-1996 fueron facilitadas al propio sector a través de la Comisión, de la CADAM, al mismo tiempo que eran objeto de una comparecencia por parte del Secretario de Estado de Defensa ante el propio Parlamento. Esas previsiones, como digo, establecen un conjunto de planes de actuación, inversiones que, por lo demás, están localizadas y subdivididas, con un montante total de 856.000 millones para el período 1992-1996 (se lo recuerdo a su señoría citándole la comparecencia, que fue pública, aunque no se hizo en esta Comisión, por parte del Secretario de Estado de Defensa), un 65 por ciento de los cuales irán a la inversión directa satisfecha por empresas españolas y esperándose que en lo restante se produzcan unos retornos del orden de los 200.000 millones de pesetas.

Esas previsiones, debidamente escalonadas para todo el período 1992-1996, obran en poder de la industria. La industria ha establecido contacto con el Ministerio de Industria y con la Secretaría de Estado de Industria; de hecho, la asociación del sector me visitó recientemente; acababa de recibir justamente estas previsiones y me consta que son las de todos ellos; también individualmente, como el Presidente de la Empresa Bazán, con algunos de ellos he tenido ocasión de departir respecto al estado de avance de sus planes de futuro; planes de futuro que no pueden en este sector —no lo pueden ser en ninguno, pero en este sector mucho menos, no sólo en España, sino en el resto de los países occidentales, diría, y más que eso— mantenerse exclusivamente abocados a la satisfacción de una demanda de inversiones de defensa necesariamente declinante, al menos en un conjunto de sectores, los sectores o las ramas más maduras.

En consecuencia, en todo el sector —y tuve ocasión de comentarlo con la asociación, que, como su señoría sabe, se llama FARMADÉ, cuando me visitaron recientemente— todas las empresas están comprometidas con un esfuerzo de diversificación, ese esfuerzo que a escala de la Comunidad Europea se ha llamado el esfuerzo de dualización, de búsqueda de un posicionamiento en mercados duales que hagan utilización de estas empresas de una tecnología muy sofisticada, tradicionalmente sólo utilizada para satisfacer la demanda de Defensa, pero que va demostrando, en una serie de áreas del mercado las posibilidades, la susceptibilidad de un uso dual. Es ahí justamente donde estas empresas pueden competir con mayor rigor y con mejor posición competitiva.

Ese esfuerzo, complementado o encajado con la asimilación de las previsiones de inversión del Ministerio de Defensa y también de las previsiones razonables sobre el futuro del mercado exportador, es lo que debería permitir a las empresas (por supuesto, el Ministerio de Industria tendrá conocimiento de ello) elaborar, en el plazo de tiempo más breve posible, sus propios planes de ajuste de competitividad.

Ese es el momento en que nos encontramos, señoría.

— **SOBRE RECLAMACION DE 1.400 MILLONES DE PESETAS A LA EMPRESA NACIONAL BAZAN POR LA EMPRESA PESQUERIAS ESPAÑOLAS DE BACALAO, DEL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR) (Número de expediente 181/001555)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta: reclamación de 1.400 millones de pesetas a la Empresa Nacional Bazán por la Empresa Pesquerías Españolas de Bacalao, que el señor Fernández de Mesa tiene la palabra para formular.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, esta pregunta se refiere

a un problema que viene de lejos, quizá de tantos años como cuando la Empresa Nacional Bazán podía trabajar en el mercado civil. Esto que decía ahora el señor Secretario de Estado del esfuerzo de diversificación a la Empresa Nacional Bazán es difícil de pedírselo mientras no pueda penetrar en el mercado civil de construcción naval porque lo tiene prohibido por un Real Decreto del año 1982, aumentado y corregido en el año 1984; de manera que esa diversificación que se prevé dentro de la Empresa Nacional Bazán ojalá sea realidad, porque el Grupo Parlamentario Popular así lo ha solicitado en aras de que sean más competitivas de cara a la integración en Europa tal y como ha dicho el propio Ministro de Industria en un artículo recientemente publicado en la prensa española.

También quiero recordarle al señor Secretario de Estado que, efectivamente, el señor Secretario de Estado para la Defensa anunció 856.000 millones de pesetas de inversión, con el 75 por ciento para las empresas españolas en el período de 1992-96, pero no es menos cierto que el señor Secretario de Estado de Economía y Hacienda decía ayer mismo en esta misma sala, ante la Comisión de Hacienda, que el Ministerio de Hacienda no tenía previsto realizar durante el presente ejercicio ninguna modificación presupuestaria que afectase a los pagos a efectuar por el Ministerio de Defensa a la Empresa Nacional Bazán. Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular, que en este caso concreto respalda la intervención del Ministerio de Industria, lo mismo que la del Ministerio de Defensa, se encuentra con la contrariedad de que el Ministerio de Economía y Hacienda no es solidario ni con el Ministerio de Defensa ni con el Ministerio de Industria.

Quizá se plantea esta pregunta de la deuda de Pesquerías Españolas de Bacalao, que es una deuda que viene de unos contratos firmados en febrero de 1974, creo que de una serie de ocho atuneros que iba a realizar la Empresa Nacional Bazán para PEBSA, que, en definitiva y a la postre, no se pudo realizar por falta de financiación, y lo cierto es que se entregaron los dos primeros buques a PEBSA, otros dos barcos se vendieron a mejores postores y, por lo que nosotros hemos podido recabar, se suspendió la construcción del resto de la serie.

Por tanto, la pregunta, señor Secretario de Estado, es la consistencia o la realidad, es decir, ¿qué realidad hay en que la Empresa Nacional Bazán adeude 1.400 millones de pesetas a PEBSA? ¿Es una cifra real? ¿Tiene visos de ser efectivamente realizable este pago o es simplemente una reclamación para ver lo que mejor se puede sacar de ella?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario de Estado de Industria tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Muy brevemente. Yo no he hablado, señoría, de la diversificación de la Empresa Nacional Bazán hacia el mercado civil; he hablado de

su diversificación hacia el mercado dual, que son contextos distintos, en los cuales este tipo de empresas no compite con la construcción naval civil, puesto que el tipo de tecnología de doble uso que utiliza no estaría en ningún caso al alcance de las empresas de construcción naval civil. Esa es la línea de diversificación en la que no sólo estamos trabajando nosotros y la Empresa Nacional Bazán, y no sólo la Empresa Nacional Bazán, sino también otras empresas del sector de defensa español, y también las empresas más brillantes y con resultados más prometedores en toda la Comunidad Europea. De modo que conviene que distingamos entre la diversificación hacia lo dual con la tecnología de doble uso de lo que es la construcción naval convencional o la construcción naval más avanzada, pero de características estrictamente civiles.

Respecto al segundo tema, no entraré en él. Sabe su señoría más que yo, si ha presenciado las correspondientes comparecencias. Lo que sí le puedo decir es que el Gobierno es un todo y que no intente su señoría entrar o buscar un tipo de fisuras que no existen.

Volviendo al tema que es objeto de esta pregunta específica, empezaré por hacer una reflexión. Creo que tanto su señoría como todos los miembros de la sala estarán interesados o coincidirán conmigo en que la empresa pública no debería ser puesta en una situación de discriminación negativa con respecto a la empresa privada, máxime en aspectos que están siendo objeto, por lo que me señala, de posibles litigios o demandas en el sentido de hacer explícitas argumentaciones que obviamente la empresa deberá hacer en el foro correspondiente. Seré muy cauto al respecto y me limitaré a aquello que son razones objetivas. Quizá conviene que las demandas, los litigios o los problemas que surgen de interpretación y de las relaciones económicas entre empresa se resuelvan en su propia sede y no en sede parlamentaria, puesto que, si no, se podría llegar a producir una situación que en el Derecho Penal está claramente excluida, que es lo que, pedantemente o con retórica, se llama «non bis in idem», de modo que, si está planteada la demanda, la Empresa Nacional Bazán lógicamente la explicará allí donde se le plante la demanda. Pero, en todo caso, por ilustrar lo que señala, efectivamente, el 27 de febrero de 1974 Pescaderías Españolas de Bacalao, S. A. (PEBSA) firmaron un contrato de construcción para la factoría de Cartagena de ocho buques atuneros con unos números 170 al 177. Ese contrato contenía, según me informa la empresa, una condición suspensiva para su entrada en vigor, y esta condición suspensiva era la obtención por parte de PEBSA de la financiación oportuna prevista en el contrato.

No siendo posible obtener por parte de PEBSA esa financiación, fue necesario llevar a cabo una modificación del contrato, limitando el pedido a las dos primeras unidades, que son la 170 y 171, en las condiciones establecidas y acordando, respecto a las seis restantes, lo que figura en el propio contrato. Se llevó a cabo en unos pactos que se cerra-

ron tres años más tarde, en unos acuerdos en 1977, y la conclusión, que ya ha sido manifestada por parte de la Empresa, es que el contrato de febrero de 1974 fue cumplido por ambas partes en la construcción de los buques 170 y 171, en los términos establecidos escrupulosamente. Respecto a las seis unidades restantes, cuya construcción ya se había iniciado por parte de Bazán, se acordó por las dos partes que dichas construcciones fueran financiadas por el constructor y a su cargo, bajo su riesgo y derechos, constituyendo (señalándolo así en el contrato de 1974) obras ajenas al contrato inicial de construcción, cuyo dominio, por tanto, conforme a derecho, pertenece al constructor, que puede terminarlas y transmitir las a terceros. Eso es lo que hizo Bazán en el inmediato futuro. Esta es la realidad. Pero ya digo que en aspectos más específicos de la interpretación contractual, yo creo que debemos darle a la Empresa Nacional Bazán la posibilidad de defenderse en el adecuado fuero y esgrimir allí cuáles son las razones de su interpretación, un poco en los aspectos más específicos. Creo que con esto se satisface un poco lo que es la posición, que es lo que su señoría me pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa para replicar.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Secretario de Estado, efectivamente, la construcción 170 y la 171 fueron las únicas que se entregaron a PEBSA. La 172 y 173 se vendieron a terceros, en virtud de esos pactos de abril de 1977, y el resto de las unidades no se llegó ni siquiera a construir, y hasta ahí estamos perfectamente de acuerdo. Tiene usted razón en lo que dice. Pero, pasados dieciocho años que no se ha resuelto un litigio, y de acuerdo que se tiene que solventar este problema dentro del marco de la Empresa Nacional Bazán y de PEBSA, pasados dieciocho años en que este litigio no se ha solucionado, y que ahora PEBSA viene a reclamar 1.400 millones de pesetas a la Empresa Nacional Bazán, yo creo que no tiene nada de particular que el Grupo Parlamentario Popular, en este caso el grupo mayoritario de la oposición, se interese por saber si esta empresa, que no pasa por sus horas más boyantes económicamente, es cierto que tendrá que hacer frente a un abono de 1.400 millones de pesetas a PEBSA cuando en realidad lo que se trasluce de toda la documentación de la que se dispone es que, en modo alguno, tendría por qué hacer frente a un pago de 1.400 millones de pesetas, en virtud de esos pactos de abril de 1977 y en virtud de ese contrato que se firmó en el año 1974 para la construcción de ocho atuneros.

Por tanto, no es más que someter al control al Gobierno a que nos permite esta Cámara e interesar del Ministerio de Industria si tiene conocimiento de que la Empresa Nacional Bazán va a tener que hacer fren-

te a este pago de 1.400 millones de pesetas o no, porque el señor Secretario de Estado no ha contestado. Nada más.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Creía que implícitamente había contestado al señalar que la empresa entendía que había cumplido en todos sus extremos las dos partes del contrato. La reclamación que se le ha hecho a Bazán tiene que ver con la comisión por venta de unidades no prevista en ningún tipo de contrato. Desde luego, a juicio de la Empresa Nacional Bazán, y así lo tiene establecido en sus previsiones, no existe cantidad alguna que por su parte deba ser satisfecha a PEBSA ni en lo relativo a un contrato ni a otro, pues ambos han sido rigurosamente cumplidos por la empresa. La empresa estaba facultada para vender directamente a terceros las unidades 172 y 173, puesto que en todo ello había actuado por su cuenta y riesgo, como establecía el contrato de 1977 y la revisión del mismo. Desde luego, la empresa estaba plenamente facultada para suspender la construcción de las unidades 174 a 177. Este era un derecho que sólo a ella le asistía, dada la carencia tanto de recursos propios para llevar a cabo esta construcción como la inexistencia de un cliente, que es lo que, por lo demás, procede, y la empresa está absolutamente tranquila a ese respecto.

— **SOBRE PREVISIONES DE CARGA DE TRABAJO Y DE PLANTILLAS DE PERSONAL EN LOS ASTILLEROS PUBLICOS ESPAÑOLES PARA EL AÑO 1992. DEL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)** (Número de expediente 181/001557)

— **SOBRE PREVISIONES SOBRE EL SECTOR DE LA CONSTRUCCION NAVAL PARA EL AÑO 1992. DEL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO (GRUPO POPULAR)** (Número de expediente 181/001559)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las siguientes preguntas, la 4 y la 5, que vamos a tramitar conjuntamente. La número 4 se refiere a previsiones de carga de trabajo y de plantillas de personal en los astilleros públicos españoles para el año 1992 y la número 5 a previsiones sobre el sector de la construcción naval para el año 1992, ambas formuladas por el señor Fernández de Mesa, a quien le damos la palabra para que las plantee según su criterio.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Estas preguntas han sido contestadas por escrito con

posterioridad a que se hubieran formulado oralmente, es decir, he recibido la contestación del Gobierno antes de que formulara estas preguntas en la Comisión, pero no tengo ningún inconveniente en volver a oír cuáles son las previsiones del Gobierno.

Lo que sí me gustaría es que el señor Secretario de Estado me aclarara el futuro de la Empresa Nacional Bazán, que pasa por una cierta incertidumbre en cuanto a su futuro, por mucho que las previsiones del Secretario de Estado para la Defensa hablen de una inversión de 856.000 millones de pesetas para el período 1992-96. Me agrada oír del Secretario de Estado de Industria lo relativo a la diversificación dual o terminología de doble uso aunque supongo que por llamarle de otra forma la Empresa Nacional Bazán no podrá acceder a otro mercado que no sea el campo estrictamente naval, con lo cual tendría unas mayores previsiones de carga de trabajo.

Conocedor también de que esas 400.000 toneladas de registro bruto anuales que tiene limitadas hoy en día la construcción en España, de acuerdo con la séptima directiva de la Comunidad Europea y por los acuerdos a los que se han llegado para el sector naval en España en los últimos años, nos gustaría saber, señor Secretario de Estado, cuál es la previsible carga de trabajo para 1992, es decir la realidad del tonelaje de registro bruto compensado que España va a poder construir, que España tiene contratado, que España va a tener pendiente de finalización cuando se inicie el año 1993 y, en definitiva, la continuidad laboral de los astilleros, en los que, hoy por hoy, existe el temor de que, en virtud de esa directiva comunitaria, todavía puedan perderse dos mil puestos de trabajo dentro del sector naval español.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Secretario de Estado de Industria tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Como las cifras le han sido proporcionada a su señoría por escrito, supongo que no tiene interés en que se las repita aquí. Le sintetizo, pues, la información proporcionada.

Para los astilleros públicos había unas previsiones de carga de trabajo para 1992, globalmente hablando, de 9.774.000 horas de trabajo. Como conoce muy bien su señoría, se sigue con el plan de ajuste, consecuencia del plan de reconversión que en su momento fue acordado con Bruselas y sobre el cual se lleva a cabo un seguimiento. Ha terminado el primer año del plan acordado, la auditoría de cumplimiento del plan se ha realizado, se está en discusión constante con la comisión, hay un cumplimiento razonable y la propia comisión considera que debe esperarse, como mínimo, al cierre de las cuentas de este año para hacer un balance de cumplimiento. En cualquier caso, con las observaciones que el Gobierno en su momento hiciera a la propia auditoría, las cuentas indican un cumplimiento razonable.

Por lo que se refiere a previsiones respecto al sector, el Gobierno entiende que es razonable pensar, a la vista de los datos que estamos observando y que proporcionan tanto los servicios como la división de construcción naval del INI, que es posible que se restablezca la mejora en la demanda internacional de construcción de buques mercantes, que se inició en 1987, pero que se paralizó desde mediados de 1990, como consecuencia de una concatenación de incertidumbres: primero, la crisis del Golfo y la crisis industrial y de fletes a continuación, así como la situación de espera ante la próxima elaboración, en el seno de la Organización Marítima Internacional, de nuevas normas anticontaminantes, todo ello bien conocido por su señoría.

No parece, por el contrario, que vaya a reactivarse a corto plazo la demanda de buques pesqueros; habrá un mantenimiento para la renovación y, como conoce también su señoría, la construcción naval española es un segmento importante del mercado, pero no parece que vaya a reactivarse a corto plazo.

Como consecuencia de la reducción de nuevos pedidos en 1991 en España, algo superior a la del conjunto de los países comunitarios, la producción global de los astilleros fue de unas 340.000 toneladas de registro bruto compensado, exactamente 340.595, según los datos todavía provisionales. Esto significa una disminución respecto a la de 1990 del orden de 30.000 toneladas, puesto que en ese año cerramos con 370.037 toneladas de registro bruto compensado de producción. Es previsible que esta disminución se mantenga en el presente año. En este momento tenemos unas previsiones de 355.000/356.000 toneladas de registro bruto compensado para el año 1992, suponiendo que entren en vigor los nuevos contratos de construcción que están previstos y que, hoy por hoy, no hay ninguna razón para pensar que no vayan a ponerse en marcha.

De modo que éstas son, «a groso modo», las previsiones con las que contamos.

Si quiere que le desglose, por lo que se refiere a grandes y pequeños astilleros públicos, en 1991 los grandes fueron 150.000 prácticamente y en pequeños 32.500. Por tanto, en públicos fueron 182.000 y en privados 158.500. Ese es el desglose de las previsiones que le proporciono, que son más actualizadas que las que se le pudieron proporcionar en la contestación escrita, porque no estaban incorporadas algunas correcciones.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Fernández de Mesa tiene la palabra para réplica.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Queremos preguntar al Secretario de Estado a qué es debida esa reducción de pedidos en el año 1991, puesto que la demanda de la construcción naval es algo que, en todos los ámbitos y en todos los foros, se reconoce, incluso en las últimas publicaciones existentes del Ministerio de Industria se reconoce que la demanda es creciente dentro del sector naval. ¿A qué es debido que

en el año 1991 se haya reducido a 340.000 toneladas de registro bruto, a que no ha habido mercado o a que no se ha puesto por nuestra parte ningún tipo de voluntad para buscar otros mercados y tratar de conseguir un mayor tonelaje por los techos establecidos por la Comunidad Económica Europea o por una política del Gobierno español? Estos techos que nos ha impuesto la Comunidad Económica Europea con ese ajuste de plantillas, como usted ha calificado, esa previsión, ese plan de ajuste ¿es lo que nos ha obligado a reducir nuestro techo a 350.000 toneladas anuales, a 340.000 en 1991, o es, simplemente, porque no se ha penetrado o no se ha hecho una política comercial lo suficientemente buena como para que esas 340.000 toneladas pudieran llegar, cuando menos, a las 400.000 que nosotros tenemos establecidas como tope dentro de la Comunidad Económica Europea? Esa sería una de las preguntas que yo le formularía como réplica a su intervención totalmente aclaratoria en este sentido; es decir, esa reducción de pedidos, ¿es voluntaria o es una reducción de pedidos porque, efectivamente, no se ha encontrado un mercado mejor?

Nos preocupa la pérdida de puestos de trabajo, señor Secretario de Estado, y lo hemos reiterado en muchas ocasiones, las bajas incentivadas, las jubilaciones anticipadas y un largo etcétera de fórmulas que se están buscando por los agentes sociales; nos preocupa que se continúen realizando con la misma perspectiva que se realizó el proceso de reconversión industrial y, dentro de la reconversión industrial, la reconversión naval iniciada desde 1984, puesto que reconocerá conmigo que en cantidad de astilleros públicos estos ajustes de plantilla no obedecieron a una racionalización de la reducción de puestos de trabajo dentro del propio astillero, sino que se hicieron en virtud de la edad, con lo cual muchos departamentos se quedaban sin personal debido a que sus plantillas tenían las edades más avanzadas y, sin embargo, otros que hubieran necesitado algún tipo de reestructuración, no se veían afectados por la juventud de las plantillas que allí se encontraban.

Por tanto, esa pérdida de puestos de trabajo que ha habido dentro del sector naval, reconocido, por otra parte, por el propio Ministerio de Industria, en puestos de trabajo directo única y exclusivamente en una cifra cercana al 50 por ciento de los que tenía la industria naval, de la misma manera que se redujeron los metros cuadrados de superficie tanto de gradas como de diques, queremos saber, señor Secretario de Estado, si se piensa continuar reduciendo y hasta cuándo los puestos de trabajo del sector naval español, que a nosotros, repito, nos preocupa no sólo por ser el sector naval, sino en cuanto pérdida de trabajo de puestos directos, porque nunca hemos hablado de esta cuestión —no es el momento, pero simplemente voy a hablar de ello de pasada—, pero no podemos olvidarnos de que dentro de un astillero el 30 por ciento de la construcción del barco obedece a personal, a mano de obra indirecta y el 70 por ciento a mano de obra in-

directa. Nunca se ha hablado de ese 70 por ciento de personal, de mano de obra indirecta, de mano de obra cualificada que no ha entrado en las previsiones de reconversión del propio sector naval.

Por último, señor Secretario de Estado, nosotros seguimos pensando y creemos que sería una buena política por parte del Ministerio de Industria de España tratar de que dentro de la Comunidad Económica Europea las negociaciones que se lleven dentro del sector naval, de acuerdo con la Sexta y Séptima Directiva, se pudiera elevar o, cuando menos, España pudiera tener un techo más elevado que esas 400.000 toneladas de registro bruto, desgraciadamente reducidas a 340.000 en 1991 y probablemente a 350.000, según sus previsiones, en 1992.

Por tanto, señor Secretario de Estado, resumo, y termino, señor Presidente. Reducción de pedidos en 1991 y reducción en 1992, ¿debido a qué? ¿Debido a que no queremos una mayor penetración en el mercado o debido a una imposición comunitaria? ¿Cuántos más puestos de trabajo vamos a perder además de los que ya hemos perdido? ¿Va a seguir descendiendo el número de empleados directos dentro del sector naval? ¿Es cierta esa cifra que se manejó hace no mucho tiempo, que hablaba de 2.000 puestos de trabajo que todavía tendría que reducir España por imposición comunitaria? Por último, ¿existe la posibilidad, señor Secretario de Estado, de que España recupere terreno y sea capaz de elevar el número de toneladas de registro bruto compensado de construcción en nuestro país? Si esta recuperación pudiera llevarse a cabo, aparte de situarnos en una cuota equivalente a la que España mantuvo en otras épocas no muy lejanas, quizá en los años 80, 81, 82, de construcción naval, recuperaríamos ese sector y mejoraríamos el nivel de empleo, tal y como tiene previsto el propio Ministerio de Industria en algunos astilleros españoles públicos, según contestaciones escritas del propio Ministro a este Diputado no hace mucho tiempo.

Gracias, señor Secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Espina.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INDUSTRIA** (Espina Montero): Voy a ser breve, porque ya las hemos considerado en alguna otra ocasión. En primer lugar hay que decir que, a pesar de estas disminuciones (en un bienio que ha registrado una detención, como digo, de la demanda o del crecimiento de la cartera de pedidos), los valores en los que nos encontramos están dentro del objetivo flexible de producción que se había fijado en los planes previamente, que estaba entre 350 y cuatrocientos. Es cierto que nos encontramos en una previsión para 1992 sólo ligeramente por encima de la banda mínima de ese objetivo de producción para el conjunto del sector. También es cierto que algunos astilleros están teniendo o pueden tener en el fu-

turo problemas de falta de carga de trabajo si no obtienen contratos, y que esta obtención de contratos tiene que ver también con una mejora de su posición competitiva no sólo por lo que se refiere a productividad de plantillas, también por productividad de plantillas, pero no sólo por esto. A esos efectos, debe considerarse que entre las acciones que se incluían en los planes de actuación, que se habían aprobado prácticamente en su totalidad el año pasado en la mayor parte de los casos, en la mayor parte de los astilleros, se preveían para 1992 y para 1993 un conjunto de actuaciones que mejorasen esa posición competitiva de los astilleros, y se están realizando al mismo tiempo. Los planes de viabilidad, los planes de ajuste competitivo no comportan exclusivamente racionalización y mejora de productividad vía plantillas, sino que hay todo un conjunto de actuaciones de carácter tecnológico, de carácter formativo que, obviamente, constituyen el principal remedio para los problemas de desajuste, no ocurriendo así con las fórmulas de ajuste tradicional de plantillas, incluso con las menos traumáticas que se han llevado a cabo en España y en toda la Comunidad Europea; en algunos casos producen desajustes de la estructura de la pirámide de edades y también de la pirámide o la dosificación de cualificaciones, pero el remedio contra ello no es paralizar ese tipo de ajustes por la vía no traumática, sino justamente invertir en formación, en reciclaje para que se pueda recomponer esa plantilla adecuada, plantilla que, además, en la medida en que se produce ese esfuerzo de reciclaje y de formación, también permite adaptarse a nuevas técnicas, a la innovación de procesos y de productos, que es absolutamente crucial justamente para poder ampliar nuestra aspiración a tener una superior cuota de captación de los nuevos pedidos. No todo es cuestión de bûqueda y de voluntariedad. Desde luego, sepa su señoría que no hay ninguna pasividad al respecto, y en toda la acción internacional del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de todo el Estado y de las máximas autoridades del Estado cuando se llevan a cabo visitas institucionales, y, por supuesto, con la acción autónoma que se fortalece y refuerza de las actuaciones de comercialización y captación de clientes, no sólo no se ha bajado la guardia, sino que, al contrario, se está reforzando esa línea, pero no todo es búsqueda y comercialización. La «mercadotecnia» es un aspecto fundamental, pero también lo es el impulso y el esfuerzo en la renovación de tecnología de proceso y, sobre todo, en innovación de productos, y también se está en ese esfuerzo, y en la medida en que van teniendo éxito y se completan los planes de racionalización e innovación de información y de captación o de elaboración de nuevos diseños, también habrá unas mayores posibilidades incluso de entrar en mercados, en nichos de mercado que hasta ahora no habían sido objeto de atención por parte de algunos de nuestros astilleros; eso también lo sabe su señoría. De modo que de esos esfuerzos, de nuestros propios esfuerzos es de los que, más que de otra cosa, cabe esperar la mejora

o la recuperación de una posición más agresiva en los mercados.

Dice su señoría que le asustan o que le preocupan los problemas de empleo que ocasionan los ajustes de plantilla. Como mínimo me reconocerá su señoría que al menos el mismo grado de preocupación, si no más, tiene el Gobierno. Lo que sucede es que ante ese tipo de amenazas lo que cabe no es la parálisis de actuación, sino al contrario, la puesta en marcha y la ejecución de planes de viabilidad que permitan mejorar posición competitiva.

Respecto a la elevación del nivel de los 400.000 toneladas de registro bruto como objetivo en cuanto a la capacidad de nuestra industria de construcción naval, es muy difícil alentar expectativas de ampliación. Al contrario, como acabo de señalar, es difícil colocarse incluso en la banda alta, dado el comportamiento de nuestra posición competitiva y de nuestra capacidad de captación. Lo que hay que hacer fundamentalmente es reforzarla y también hay que avanzar hacia una línea de construir o de captar un tipo de productos que contenga mayor valor añadido. Creo que ahí existen mejores perspectivas que las perspectivas simples del aumento de capacidad, porque aumento de captación de mercado por la vía de la acotación de demanda, de liderazgo en costes con productos no diferenciados, la realidad es algo para lo cual es muy difícil pensar que España va a tener ahora y en el futuro una posición competitiva favorable. Justamente, si hemos de encontrar una posición competitiva favorable lo será migrando hacia la zona de mayor valor añadido y hacia la zona de mayor diferenciación de producto. Eso fundamentalmente no se mide por las toneladas de registro bruto, sino por lo que va dentro de esas toneladas de registro bruto. Por eso, me permito señalar un aspecto positivo y favorable que su señoría conoce —no todas son dificultades—, cual es el éxito que ha tenido una de las empresas, que es precisamente Astano, en una operación en cierta medida estelar dentro de la reconversión, que fue su esfuerzo de diversificación para entrar en un mercado en el que hoy por hoy es prácticamente el líder mundial, el de las plataformas «off-shore», con las dos o tres variantes; dos plenamente competitivas y que están en este momento captando y ganando el mercado, hasta el punto de que hace unas dos semanas se celebraba en Santiago de Compostela, con una visita a la fábrica, un congreso que podía llamarse prácticamente el Congreso mundial del sector de «off-shore», cuyo anuncio ya señalaba que Astano es un líder prácticamente mundial en esta área del negocio.

Esa es una operación en una zona de alto valor añadido en diversificación de productos, con unas perspectivas de mercado realmente muy favorables y muy optimistas. Es ahí donde yo creo que tenemos que poner énfasis, no sólo en la diversificación hacia fuera de la construcción naval, que fue el caso de Astano, sino también en la diversificación hacia zonas en el área de la propia construcción naval civil.

— **SOBRE CRITERIOS QUE MANEJA EL MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO PARA ANIMAR A LAS INDUSTRIAS ESPAÑOLAS A INVERTIR EN PAISES DEL NORTE DE AFRICA CON MANO DE OBRA BARATA. DEL SEÑOR GARCIA FONSECA (G. IU-IC). (Número de expediente 181/001483)**

El señor **PRESIDENTE**: Queda formulada la pregunta número 1, del señor García Fonseca. Como no se ha presentado en la Comisión, esta pregunta la vamos a dar por decaída.

Con esto hemos tramitado las preguntas que figuran en el orden del día. Se suspende la sesión, señoras y señores Diputados.

Eran las once y cinco minutos de la mañana.

Se reanuda la sesión a las cinco y diez minutos de la tarde.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (BORRELL FONTELLES) PARA INFORMAR:

— **SOBRE LA POLITICA DE CARRETERAS QUE LLEVARA A CABO EL GOBIERNO DURANTE EL AÑO 1992. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 213/000343)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a dar comienzo a la sesión de esta tarde de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la comparecencia del Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Borrell, para cumplimentar las solicitudes presentadas. En primer lugar, el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes informará sobre la política de carreteras que llevará a cabo el Gobierno durante el año 1992, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Ministro para que informe respecto al tema planteado en la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (Borrell Fontelles)**: Señoras y señores diputados, con objeto de que la exposición pueda ser más fácilmente seguida por sus señorías, hemos preparado un documento que lleva por título «Informe a la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso de los Diputados sobre la política de carreteras que llevará a cabo el Gobierno durante 1992», y a este documento le hemos añadido (imagino que van a ser distribuidos ahora) otros dos uno que se titula «Variantes y circunvalaciones» y otro «Actuaciones en el plan de acceso a grandes ciudades», que resumen en

estos ámbitos de actuación de una forma más detallada, las previsiones en este campo.

Voy a utilizar, por tanto, el documento azul apaisado que lleva por título: Informe sobre la política de carreteras en 1992, y me referiré a los dos documentos anexos en los momentos oportunos.

Señorías, 1992 verá la culminación de un proceso inversor acometido en estos últimos años, un importantísimo proceso inversor en carreteras, y en 1992 maduran un conjunto de actuaciones que van a permitir poner en servicio un número de kilómetros de autovías, de carreteras y de actuaciones en medio urbano muy importante; tan importante que seguramente podríamos decir que 1992 sería en la historia de España el año de las carreteras, porque difícilmente vamos a encontrar otro año en el que podamos poner a disposición de los españoles un capital público tan importante como éste. Concretamente, en 1992 se van a poner en servicio 1.050 kilómetros de autovías (algo más de 1.050: 1.050-1.055); la cifra que aparece en el documento es de 1.032, pero posiblemente podamos añadir otra treintena de kilómetros más antes del 31 de diciembre. Por tanto, 1.032 ó 1.050 kilómetros de autovía, 714 kilómetros de acondicionamientos, 940 kilómetros del programa de reposición y conservación, 87.000 millones de pesetas de inversiones en medio urbano y 74 variantes o travesías de ciudades.

Desde todo punto de vista se trata de un palmarés que no será igualado en mucho tiempo. Que en un solo año vayamos a poner en servicio (les repito las cifras, porque son realmente importantes) 1.050 kilómetros de autovías, 714 kilómetros de acondicionamientos en carreteras, 939 kilómetros de la red RECO, implica la culminación, como les digo, de un esfuerzo inversor importantísimo en el cual se habrán invertido 650.000 millones de pesetas. Obviamente, no es la inversión de este año, es la inversión acumulada en los dos años y medio pasados, en los últimos 30 meses, que llega a su maduración en este año extraordinario.

La situación del I Plan de Carreteras, a finales del año 1991, la tienen ustedes en los documentos, empezando por la página 3. Verán que en el programa de autovías teníamos en servicio el 54 por ciento del programa, estaba en ejecución el 34 por ciento y queda el 11 por ciento por contratar, 413 kilómetros, pero tenemos en ejecución 1.209 kilómetros, de los cuales entre 1.032 y 1.050 serán puestos en servicio en este año; queda solamente un 11 por ciento en esta parte del programa.

En el programa de «Actuaciones en Medio Urbano», que es el que va más retrasado, por su propia complejidad, por las dificultades de expropiación y por la necesidad de establecer la permanente revisión de las actuaciones en colaboración con los ayuntamientos y las comunidades autónomas, teníamos en servicio casi un 30 por ciento, en ejecución otro 30 por ciento y un 40 por ciento en trámite de contratación. Como ustedes saben, en ACTUR no contamos con kilómetros sino en pesetas, porque los kilómetros son pocos pero

muy caros, y quedaban, por tanto, 194.000 millones de pesetas de ese programa para contratar.

El programa de acondicionamiento tenía un porcentaje de ejecución muy bueno, 61 por ciento en servicio, 12,5 por ciento en ejecución, 27 por ciento por contratar. Pero el que está más avanzado es el programa RECO, que tenía ya un 70 por ciento en servicio, un 16 por ciento en ejecución, un 14 por ciento por contratar. Esta era la situación a finales de año, que la tienen sus señorías después descrita y representada gráficamente en el mapa de la página 9 y siguientes, donde pueden observar, en los tramos verde y amarillo, los que están en ejecución o pendientes de contratar.

Saltando a la página 13, es donde aparecen cuantificados los objetivos de puesta en servicio del año 1992. A pesar del ajuste presupuestario de la primavera de 1991, un ajuste presupuestario importante que hizo que el Ministerio dejase de poder disponer de unos 100.000 millones de pesetas entre los distintos programas de gasto, y a pesar de que el de 1992 es un presupuesto también ajustado a las exigencias de la política macroeconómica, y por tanto no presenta unas tasas de crecimiento de la inversión como se han producido en el último trienio, nos hemos marcado unos objetivos para el año que son los que aparecen en la página 13, en los que quisiera volver a insistir, porque no hay ningún país europeo que esté, en un solo año, consiguiendo objetivos tan importantes. Madurarán 405.000 millones de pesetas de inversión en autovías, 48.000 millones de acondicionamientos, 24.000 millones de reposición y conservación y casi 87.000 millones de actuaciones en medio urbano.

Para que no haya trampa ni cartón y para que a final de año podamos valorar realmente si hemos cumplido el compromiso que este documento implica, tienen a continuación identificado, tramo a tramo, el desglose por kilómetros de lo que va a significar la puesta en ejecución de este programa de culminación de obras, con sus respectivos costes. En las páginas 14 a 17 tienen ustedes desglosados los 1.032,8 kilómetros de autovías que van a ser puestos en servicio, con los 405.000 millones de pesetas de coste, y hemos añadido a continuación una referencia a 24 kilómetros que no me atrevo a asegurar que estén en servicio al 31 de diciembre, pero que existe una alta posibilidad de que así sea, que son los tramos de la N-VI entre Villalpando y el cruce de Paradores, que, sumados a los 1.032, completarán los 1.056/1.057 kilómetros. Están en la frontera entre diciembre de 1992 y enero de 1993; lo he querido señalar, sin que este tramo en concreto sea un objetivo que comprometo en esta comparecencia, a diferencia de los demás, en los que sí me puedo —creo— comprometer a cumplir los objetivos de puesta en servicio correspondientes.

En la página 18 tienen los señores diputados identificada, sobre el mapa de España, la localización geográfica de estos 1.032 kilómetros, que ciertamente, sobre el mapa de España, va cerrando una red. En las páginas 19 y 20 tienen lo mismo, referido a los progra-

mas de acondicionamiento, reposición y conservación.

A continuación, podríamos entrar a analizar cuáles son los objetivos prioritarios de 1992, una vez que el presupuesto está definido, que se ha llegado a un acuerdo con el Ministerio de Economía y Hacienda sobre los techos de contratación para los ejercicios futuros y que también se ha llegado a una operativa consensuada con las empresas constructoras, a través de importantes reuniones y contactos que se han mantenido en los últimos días, para poder definir un escenario de contratación en 1992, con los créditos disponibles y con los techos de contratación futuros, que han sido acordados con el Ministerio de Economía y que serán aprobados por el Consejo de Ministros de este próximo viernes. Estos techos de contratación son, como sus señorías conocen perfectamente, tan determinantes o más de una política de licitación de obras públicas como los propios créditos del año en curso, porque toda obra pública en carreteras tiene como mínimo tres anualidades, y es importante conocer las perspectivas presupuestarias de 1993 y de 1994 para poder lanzar un programa de contratación.

Hemos invertido los dos primeros meses de este año en esbozar un plan financiero para el programa de carreteras, que naturalmente tenía que integrarse en la política económica de carácter general y en las perspectivas presupuestarias que el Gobierno está discutiendo en el marco de la convergencia monetaria y financiera de Maastricht; tenemos ya diseñado ese perfil, que podrá ser modificado al alza, pero nunca a la baja con respecto al compromiso que esto implica, y los contactos mantenidos con las empresas constructoras nos permiten establecer un «modus operandi» positivo, satisfactorio para el sector, que defina unos compromisos plurianuales que tranquilicen y eliminen la inquietud que se había apoderado del sector en función de unas expectativas de licitación de obra pública que, afortunadamente, pueden definirse hoy como satisfactorias.

Para poder explicar adecuadamente en qué consiste este programa, quisiera que sus señorías, si lo tienen a bien, a partir de la página 22, analicen conmigo cuál es la situación presupuestaria. En el programa de creación de nuevas infraestructuras disponemos de un crédito de 321.800 millones de pesetas, eso es lo que sus señorías han tenido a bien votar como recursos públicos para creación de nuevas infraestructuras, divididos en lo que son autovías y medio urbano —296.000 millones— y acondicionamientos —25.800 millones de pesetas—. En el programa de conservación y explotación disponemos de 59.000 millones de pesetas, lo que da un total de 380.000 millones de pesetas, algo más de mil millones de pesetas por día en el programa; 1.100 ó 1.150 millones de pesetas diarios para invertir y mantener nuestra red de carreteras. Pero en el año 1992 y siguientes arrastramos los compromisos plurianuales derivados de las contrataciones de obras que se efectuaron en años anteriores, de forma que los créditos que están ya comprometidos por obra en curso, cuyas

anualidades pesan sobre los años 1992, 1993 y 1994, son los que se indican en la página 23, donde podrán observar que en 1992 tenemos comprometidos 335.000 millones de pesetas de estos 380.000, de manera que tenemos comprometida la mayor parte de los créditos disponibles, porque en los años 1990 y 1991, pero sobre todo 1990, se contrató un volumen muy importante de obra que tenía una proyección futura tan importante como ésta.

Este volumen de compromisos plurianuales disminuye drásticamente, y en 1993 pasa a ser de 108.000 millones y en 1994 de 20.000 millones de pesetas, pero quiero llamar la atención de sus señorías sobre el hecho de que con la obra contratada hay 465.000 millones de pesetas en curso. La cartera de las empresas constructoras en el programa de carreteras, sólo en este programa, implica 464.000 millones de pesetas de obra contratada y en curso, periodificada de la forma que indica este documento.

De acuerdo con estas cifras, los créditos de los que disponemos en los distintos programas son los siguientes: en creación de infraestructuras, una vez que hemos descontado los compromisos futuros, nos quedan 16.500 millones de pesetas libres, y en el programa de conservación y explotación nos quedan 28.000 millones de pesetas libres. Sin embargo, el incremento del tipo del IVA del 12 al 13 por ciento minorará estos créditos disponibles, porque implica una mayor carga tributaria, mayores ingresos para el Tesoro, pero menor disponibilidad de recursos. Y hay todo un conjunto de gastos ineludibles, que son los pagos como depósito previo a las expropiaciones; los estudios y proyectos de los futuros contratos; las actuaciones urgentes en la RIGE, Red de Interés General del Estado, que tiene que mantener la propia Red, que hacen, repito, que el crédito disponible queda minorado en la cuantía correspondiente.

No obstante, en la medida en que en 1993 y 1994 el volumen de anualidades heredadas del pasado disminuye drásticamente, nos hemos propuesto como objetivo (gracias al acuerdo alcanzado con el Ministerio de Economía y Hacienda que nos permite poder contratar obra con una anualidad para 1993 que sea el 85 por ciento del crédito de 1992), lanzar una contratación de obra nueva por una cuantía muy importante. Esperamos, durante el año 1992 licitar o contratar obra nueva por un importe entre 350.000 y 370.000 millones de pesetas. Es decir, tenemos entre las obras que ya están licitadas pero pendientes de contratar y las obras que vamos a licitar con el objetivo de contratar durante 1992, un volumen de 350.000 a 370.000 millones de pesetas, que prácticamente equivale a la reposición de la cartera que tienen viva, en idénticos períodos de tiempo, las empresas del sector de la construcción.

Por tanto, no hay ningún temor de que se produzca una deflación, una caída de actividad en el sector. Creo que puedo garantizar que con estas previsiones se mantendrá el ritmo inversor del último trienio, gracias, insisto, a esta revisión al alza de los techos de contra-

tación, que son del 70 por ciento según marca la Ley General Presupuestaria, y que han sido elevados al 85 por ciento para el próximo ejercicio.

Con este programa de contratación de obra nueva podremos acabar 1992 con un grado de cumplimiento prácticamente del cien por cien del Plan de Carreteras; llegaremos a cotas superiores al 90 por ciento en términos globales. Algunos proyectos pasarán a ser asimilados y englobados en el plan general de infraestructuras, que tomará el relevo a partir de 1993 del Primer Plan General de Carreteras, culminado en un porcentaje muy elevado a finales de este año. Esto debe ser compatible con una atención preferente al pago de expropiaciones y a las incidencias contractuales derivadas de las obras en ejecución y a la conservación de la red existente.

Quiero llamar la atención de sus señorías sobre el esfuerzo que tendremos que hacer, cada día mayor, para mantener la red que estamos construyendo. Estamos acumulando un capital público muy importante; habremos acumulado, en el conjunto de la red de autovías, casi dos billones de pesetas de capital, que requiere un mantenimiento y una conservación que hay que cifrar en una cantidad nada despreciable, y en el futuro va a limitar el volumen de créditos disponibles para inversión nueva.

Con esta prioridad, con la prioridad de conservar el patrimonio acumulado, de mantener operativa la red, de regularizar las situaciones de incidencias contractuales que se han producido a lo largo de la ejecución del Plan, el reconocimiento de deudas pendientes con las empresas constructoras y la liquidación de las expropiaciones pendientes, podemos culminar prácticamente el Plan a finales de este año, gracias a esta oleada de contrataciones que vamos a lanzar a partir de los próximos días, una vez que el Consejo de Ministros haya aprobado esta elevación de techos.

El objetivo en materia de expropiaciones es que en la primavera de 1993, utilizando los créditos del presupuesto del próximo año, quede recuperado todo el retraso que tenemos en este momento, de forma que a finales de este año se hayan abonado todas las expropiaciones ejecutadas durante 1991 y que en el primer trimestre de 1993 se hayan abonado todas las expropiaciones efectuadas durante 1992, de manera que hayamos recuperado el retraso que se ha producido como consecuencia de los ajustes presupuestarios, por una parte, y de los mayores costes de las expropiaciones por encima de las previsiones, por otra. Eso es muy importante para el Ministerio, porque nos permite recuperar este desfase generado por unos costes de expropiación que han superado las previsiones.

A lo largo de 1991 se ha hecho un esfuerzo importante para recuperar este desfase, que no ha podido ser mayor, insisto, por los ajustes presupuestarios, aunque espero, como les digo, poder cumplir con este programa de abono de expropiaciones.

También durante el año 1991 se ha hecho un esfuerzo muy grande para atender las incidencias pendien-

tes con las empresas constructoras, de manera que a finales de este año habremos periodificado y asumido en los escenarios plurianuales los 73.000 millones de pesetas que calculamos que suman las incidencias contractuales pendientes de aprobación técnica. (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Señores, estamos en una sesión en la que hay muchas personas, pero les ruego a todos su colaboración, porque sin una situación de silencio es muy difícil trabajar.

Me veré obligado a rogar que salgan de la sala las personas que interrumpen la sesión, porque es imposible trabajar si se está al mismo tiempo hablando. Por favor, ruego silencio. Los que tengan que comentar cosas, lógicamente, que salgan de la sala para hacerlo. Muchas gracias.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Gracias, señor Presidente.

Estaba diciendo que podríamos regularizar todas las incidencias derivadas de modificaciones de proyectos que están en trámite de aprobación técnica o económica, de forma que su periodificación sea compatible con el escenario presupuestario trianual que el Ministerio ha preparado. Tanto las expropiaciones pendientes de pago como las desviaciones presupuestarias podrán ser absorbidas con cargo a los presupuestos de 1992 y de 1993.

Existe ya un acuerdo pleno y operativo con las empresas del sector para hacer compatible la asimilación de estas desviaciones en los proyectos en curso con la contratación de obra nueva, de forma que hemos conseguido un punto de equilibrio entre dos objetivos que, en principio, son contradictorios: liquidar deuda derivada de desviaciones de costes y contratar obra nueva. Naturalmente, en la medida en que los créditos son limitados, todos los recursos que se destinan a liquidar incidencias contractuales del pasado minoran la posibilidad de contratar obra nueva, y hemos encontrado un punto de equilibrio de común interés entre el sector y el Ministerio para reponer la cartera de pedidos que el sector necesita para mantener los niveles de actividad, de acuerdo con la dimensión que ha ido adquiriendo en estos últimos años, y, al mismo tiempo, reconocer las desviaciones en costes, de forma que unos y otros quepan en ese escenario presupuestario. Esta es la razón por la cual hasta hoy no hemos terminado de efectuar este encaje. Pero yo quisiera transmitir a los señores Diputados mi satisfacción por haber conseguido ese punto de equilibrio entre los intereses de las empresas constructoras, las envolventes presupuestarias del Ministerio de Hacienda y los objetivos de inversión.

En conservación hay que resaltar, una vez más, que en 1992 vamos a incrementar un 40 por ciento la inversión, que ha pasado de los 42.000 millones de pesetas a los 60.000 millones que vamos a invertir en

mantener la red en 1992. Pero ya les anticipo que esta partida presupuestaria tendrá que crecer en 1993 todavía más, porque vamos a poner en servicio un kilometraje muy importante que va a requerir una inversión creciente.

Desde ese punto de vista creemos que se podrá mantener la actividad en el sector de la construcción y seguir manteniendo el empleo y los efectos positivos, tanto directos como indirectos, que esta inversión produce en la economía nacional y en el empleo en particular. Piensen que se genera un empleo en el sector de la obra pública por cada 6,4 millones de pesetas de inversión. Por tanto, dividiendo 370.000 millones de pesetas de ese paquete de licitación de obra que vamos a lanzar por 6,4 obtenemos unos 60.000 empleos que se pueden mantener en el sector de la obra pública gracias a este esfuerzo inversor.

Quisiera poner de relieve algo. Supongamos que llegamos a los 370.000 millones de pesetas, y después explicaré por qué creo que por razones medioambientales es posible que la cifra real de licitación se sitúe en esta horquilla. Para saber si eso es mucho o es poco tenemos que compararlo con lo que ha sido nuestra historia pasada, que es lo que aparece descrito en la página 27, donde ven el nivel de contratación que ha hecho la Dirección General de Carreteras en los últimos años. En 1986, año del despegue de la inversión de carreteras en nuestro país, fueron sólo 81.000 millones de pesetas; en 1987 ya estábamos en 133.000 millones de pesetas; en 1988, en 216.000 millones de pesetas; se mantuvo estabilizado en 1989, pero en 1990 saltamos a 563.000 millones de pesetas, cifra récord, histórica, que nunca va a ser superada previsiblemente, porque es un pico prácticamente dos veces y medio mayor de la del año anterior. Por eso en 1991 hemos caído a 164.000 millones de pesetas, cifra notablemente menor, consecuencia de varios factores: del ajuste presupuestario que retiró un volumen de crédito disponible; de la prioridad que dimos en 1991 al pago de expropiaciones y a la regularización de desviaciones de costes por obra en curso, y también a una mayor atención a los problemas medioambientales, que indujo el retraso —a veces no voluntario, sino impuesto por ciertas polémicas que están en la mente de todos— de algunas actuaciones, donde no hemos conseguido encontrar un punto de equilibrio entre las consideraciones medioambientales y las exigencias de la demanda en infraestructuras.

Pero fíjense bien que en 1992, gracias, insisto, al programa que hemos acordado con el Ministerio de Hacienda, el volumen de licitación da otro salto, y pasa a ser —seamos pesimistas— 350.000 ó 370.000 millones de pesetas, que es el techo financiero que nos han asignado. De manera que en 1992 podríamos doblar la licitación de 1991 y situarnos en la medida de los años 1989-1991. Es otra vez, por tanto, si no surgen accidentes de recorrido que no preveo, un buen año de relanzamiento de la inversión. Lanzar una cartera de 350.000/370.000 millones de pesetas de nueva licitación

es un decidido impulso a la culminación del primer Plan de Carreteras, manteniendo el rigor en el respeto de los escenarios presupuestarios y en la regularización de desviaciones del pasado.

De esta manera —paso a la página 29—, a finales de 1992 podríamos estimar que, de forma global, el Plan se ha cubierto por encima del 90 por ciento, y estaríamos ya en condiciones de pasar a una nueva generación de planes de infraestructuras generales, en que se revisarían los objetivos y se enmarcarían en una acción territorial donde pondríamos juntos los problemas de transporte por carretera, por ferrocarril, actuaciones en medio urbano, acciones concertadas con las comunidades autónomas que resultan de los recientes acuerdos del sistema de financiación, etcétera.

Para especificar los objetivos concretos dentro de los distintos planes habría que pasar a considerar los condicionantes de tipo medioambiental. Un mayor rigor, una mayor preocupación en las consideraciones de tipo medioambiental inducen a colocar, en un calendario de realizaciones, aquellas obras cuyo impacto ambiental es más polémico. El Ministerio tiene clasificadas todas las obras en cuatro categorías: aquellas que ya tienen informe de impacto ambiental y pueden ser ejecutadas; las que no lo tienen, pero lo pueden tener antes de junio de este año; las que lo pueden tener antes de final de año, y las que plantean problemas importantes que requieren acuerdos políticos con las instituciones territoriales, o un grado de consenso mayor que el alcanzado hasta ahora.

Eso quiere decir que para poder repartir este noventa y pico por ciento de ejecución del primer Plan entre sus distintos programas, necesitamos todavía culminar un proceso, a veces muy difícil, de determinación del equilibrio entre el impacto ambiental de la obra y su prioridad desde el punto de vista del sistema de transportes al que sirve. Pero ya les puedo anticipar que, de manera inmediata, y una vez que hemos llegado a ese acuerdo con el Ministerio en el presupuesto, algunas actuaciones tan importantes como el tramo de la autovía del Cantábrico situada entre Treto y Hoznayo, que tiene veintiún kilómetros de longitud y catorce mil millones de pesetas de presupuesto, va a ser contratada de forma inmediata en los próximos Consejos de Ministros, y también lo será en la provincia de Almería el tramo entre El Parador y Adra, con una longitud de 36 kilómetros y 13.000 millones de presupuesto. El estado de tramitación de ambos proyectos permitirá que entre Semana Santa y el verano, en las próximas reuniones del Consejo de Ministros, se pueda pasar a contratar.

También va a ser contratada de forma inmediata la ronda Este y Norte de Valladolid, con un presupuesto superior a los 5.000 millones de pesetas; la prolongación entre Conrería a Mongat, de la denominada pata norte de Barcelona, que tiene un presupuesto cercano a los 9.000 millones de pesetas, y un conjunto de variantes que cito en el documento, con un presupuesto de 10.000 millones de pesetas, concentradas algunas de

ellas en Asturias, y el túnel de Somport, en la provincia de Huesca, con un presupuesto de 15.000 millones de pesetas, que también está ya en una fase muy próxima a su contratación, tiene los estudios de impacto ambiental efectuados, un acuerdo con el Gobierno francés y una selección de contratista que se puede efectuar de aquí a primavera.

De esta manera podemos avanzar en un conjunto de proyectos, que ya son ejecutables, pero les anticipo que la posibilidad de efectuar una contratación efectiva de estos 350.000/370.000 millones de pesetas depende del rigor y de la prontitud con la que podamos ultimar un número de estudios de impacto ambiental que afectan a inversiones por valor de 120.000 millones de pesetas. Podemos decir que una tercera parte de los proyectos está afectada por consideraciones medioambientales a las que el Ministerio se propone dar toda la importancia que tienen y tratarlas con el máximo rigor, aunque ello pueda implicar, en algunos casos, la necesidad de reconsiderar el proyecto, buscarle una alternativa o medidas compensatorias que disminuyan el impacto ambiental, que en este momento está valorado como considerable.

Además de estas actuaciones, tenemos un conjunto de medidas en materia de calidad de proyectos. Entendemos que en el campo de las obras públicas el proceso de producción tiene apreciables diferencias con lo que es un proceso industrial típico y, por tanto, requiere una política de gestión de calidad singular, con unos rasgos diferenciadores que son fundamentalmente el carácter que tienen de proyecto a medida, con objetivos públicos que establecen las administraciones; la alta heterogeneidad de los factores y elementos que inciden en su ejecución, lo que hace difícil una normalización aplicable a un proceso industrial típico, y las incidencias que surgen, que obligan a adaptaciones del proyecto y que, sin duda alguna, requieren una revisión de los procesos de selección de consultores, del establecimiento de condiciones de proyecto y asignación suficiente de honorarios y plazos de contrato. Unos proyectos más elaborados pueden, en la práctica, conducir a un retraso inicial en la ejecución de la obra, pero también pueden conducir a un ahorro sustantivo a lo largo de la misma. Ahora que lo más importante del Plan se ha conseguido ya, quizá podemos imponer un ritmo más adecuado que aproveche la experiencia acumulada en estos fructíferos años.

Mejorar la conservación es también un objetivo importante. Insisto en dar prioridad a los gastos de conservación, tanto los que se dedican al mantenimiento como a la rehabilitación, y un considerable incremento de los presupuestos destinado a estos fines.

Esto es lo que constituye, fundamentalmente, el plan de actuaciones del Ministerio hasta que, para enlazar con el presupuesto de 1993, con el escenario de convergencia económica y financiera impuesta por Maastricht, podamos disponer de un plan general de infraestructuras, que —insisto— debe tomar el relevo del primer Plan de Carreteras, que quedará práctica-

mente culminado, en su fase de contratación, a finales de este año.

No resisto la tentación de llamar la atención de sus señorías sobre la lista de variantes y circunvalaciones que van a ser puestas en servicio en este año. Como pueden ver, el Ministerio define unos objetivos claros, identifica comunidad autónoma por comunidad autónoma (si no lo tienen espero que se distribuya ahora), con la relación de las variantes y circunvalaciones que se van a poner en servicio en 1992, ya que también en este terreno es un año fructífero: se van a poner en servicio 74 variantes y se van a contratar otras 61.

En cuanto a las actuaciones en medio urbano, algo que preocupa a muchas decenas de miles de ciudadanos por no decir centenares, tienen ustedes en otro documento que se va a distribuir ahora la situación de los convenios con Sevilla, Málaga, Barcelona, Madrid, Zaragoza y Valencia, con la inversión en curso y las fechas previstas de puesta en servicio de todas las actuaciones. Como pueden ver, entre marzo de 1992 y finales de año, en todas estas ciudades se produce una verdadera avalancha de entrada en servicio de tramos que alterarán de manera muy importante su trama urbana, y otras actuaciones quedarán acabadas en 1993, o, en el peor de los casos, en el primer trimestre de 1994.

Creo que es ociosa la lectura del documento, pero he querido comprometer los objetivos del Ministerio de forma explícita en esta comparecencia con el mayor nivel de detalle posible, insistiendo en lo que entiendo que es una excelente noticia para el sector de los automovilistas y para todos los españoles, cual es el relanzamiento del programa de licitación de carreteras por un importe entre 350.000 y 370.000 millones de pesetas, prácticamente más del doble que el año pasado y situado en la media de los tres últimos años, que han sido también los tres mejores años para las carreteras en España.

Muchas gracias.

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

En primer lugar, por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Ministro, la verdad es que todo es según el color del cristal con que se mira, porque que nos venga usted a decir ahora, a estas alturas, que el año 1992 va a ser el año de las carreteras, es casi una pequeña burla, después del compromiso del Gobierno socialista, en 1988, de, por lo menos —entonces se dijo—, haber ejecutado a finales de 1991 en su totalidad el Plan General de Carreteras. O sea, que si usted dice que el año 1992 va a ser el año de las carreteras para los socialistas, para el resto de los ciudadanos que atendieron a ese compromiso creo que el año 1991 fue el año del fracaso de la política de infraestructuras del Gobierno socialista, porque fue cuando quedó palpable que ustedes habían sido y son incapaces de cumplir un compromiso de esta envergadura,

que significaba que nuestro país se iba a acercar más rápidamente al nivel medio de la Comunidad Europea en cuanto a infraestructuras se refiere.

Por tanto, señor Ministro, espero que no se conforme usted con que este año va a inaugurar unos cuantos kilómetros de autovías y de variantes, ya que en los Presupuestos hubo enmienda del Grupo Popular, en la que precisamente se indicaba la posibilidad de poder contratar en el año 1992 todos los tramos restantes de autovías y comprometer al máximo los presupuestos de 1993, 1994 y 1995, y ustedes, el Grupo Socialista y el Gobierno, la rechazaron. El Grupo Popular está muy contento de que ustedes, a los pocos meses, porque vale más tarde que nunca, reconozcan que nosotros teníamos razón y que es la única solución, dada la mala gestión del Gobierno socialista, en cuanto a la política de carreteras, porque lo estamos pagando día a día con el aumento de costos y el retraso de la puesta en servicio de kilómetros.

Usted ha dicho en su intervención —y nos ha entregado una documentación— que todos los programas van a sufrir un fuerte adelanto. Le tengo que decir que dudamos de que eso sea así, porque han demostrado, año tras año, que son incapaces de cumplir sus compromisos. Le voy a dar un ejemplo. No he tenido tiempo de ver la documentación sobre actuaciones en medio urbano, pero le quiero recordar al señor Ministro que en la última documentación remitida a esta Diputada por el Ministerio, de 214 actuaciones previstas —el famoso Plan Felipe— quedaban en proyecto hace unos meses el 45 por ciento. Es decir, de esas 214 actuaciones previstas, 95 estaban en proyecto. Señor Ministro, esto difiere mucho de las cifras que ustedes nos dan ahora en cuanto al grado de cumplimiento de ese importante programa.

También ha hecho referencia a una serie de circunvalaciones, de variantes en ciudades de menos de 50.000 habitantes que se van a poner en servicio este año. Nosotros seguimos insistiendo en que es demasiado tarde, se ha perdido muchísimo tiempo, y tenemos una duda que no quiero que se me quede en el tintero, y es cuántos fondos de la Comunidad Económica Europea hemos dejado de recibir por falta de proyectos en los últimos años y de medios económicos del Gobierno para poner la parte que le corresponde en los mismos. Si el señor Ministro tiene ese detalle de obras del Plan Puente, de proyectos del Plan Puente y del Plan General de Carreteras que se podían haber acogido a esos fondos, le pido nos diga por qué no se han podido acoger, si por falta de recursos económicos o porque no estuvieran en las condiciones necesarias para poder ser contratados.

Señor Borrell, desde que llegó al Ministerio —ahora hace un año— no se ha correspondido su gestión con las expectativas despertadas. En todos los ámbitos de competencia del señor Ministro ha habido muchas sombras, especialmente en carreteras.

Ha hecho su señoría un repaso de su gestión este último año, aunque la comparecencia era para que nos

explicara cuáles eran las previsiones del Ministerio para plasmar en este año 1992. Por tanto, me voy a permitir recordarle que nos ha hablado, incluso, de proyectos futuros a medio y a largo plazo; nos ha hablado de planes para las ciudades medianas y pequeñas, o de más de 50.000 habitantes, pero usted ha hecho muy poco por ese Plan General de Carreteras, porque prácticamente en 1991 se quedó paralizado; sólo se han contratado 73 kilómetros de autovías en estos quince meses —usted lo sabe bien— y muchos proyectos en ejecución han sido ralentizados en unos casos y, en otros, han sido financiados por las constructoras que están ejecutándolas en este momento.

Creemos que se ha actuado demasiado tarde. Se ha oído estos últimos días la noticia sobre la posibilidad, incluso, de recortar los presupuestos de este año. En esta comparecencia suya queremos saber si tiene indicios, por parte de sus compañeros de Gobierno, sobre si eso se va a producir, porque daría al traste con todo lo que nos ha explicado ahora en esta comparecencia.

Además, usted ha tenido siempre mucho cuidado en sus comparecencias en la Comisión en decirnos lo que eran las previsiones, pero siempre que los presupuestos lo permitan. Quisiéramos saber si ha previsto la posibilidad de que los presupuestos sean recortados.

Con respecto a este año 92, queríamos saber si usted tiene miedo a que se retrasen los estudios sobre impacto ambiental, por qué tiene miedo de que se retrasen, si es que no están encargados, ya que en junio aquí, y en septiembre en el Senado, nos dio una relación de obras a contratar que ya estaban licitadas, algunas de las cuales han quedado desiertas y han tenido que volver a ser licitadas. Nosotros queremos saber qué pasa con esos proyectos que estaban licitados o por contratar. Yo podría ponerle algunos ejemplos, porque el informe de impacto ambiental lleva varios meses en estudio y es importante para la contratación y la licitación, y por muchas preguntas que hace esta Diputada por escrito siempre me contestan que están en estudio esos informes de impacto ambiental. Quiero saber por qué el señor Ministro ha dejado la duda encima de la mesa sobre la imposibilidad de contratar por valor de 120.000 millones debido al informe de impacto ambiental. ¿Es que el señor Ministro no tiene confianza en que los gabinetes a los que se les han encargado los estudios de impacto ambiental puedan cumplir con los plazos que les ha dado el Ministerio, o es algo que usted deja encima de la mesa por si acaso no puede cumplir los compromisos al sacar los estudios de impacto ambiental?

El Grupo Popular quiere saber si en esas previsiones que usted hace de los presupuestos de 1993, 1994 y 1995, tanto el Ministerio de Hacienda, como el de Obras Públicas han tenido en cuenta los compromisos a que han llegado en los últimos meses con las diversas comunidades autónomas, qué parte de ese compromiso ya tiene proyectos, ya está valorado, y si ustedes van a ser capaces en esos presupuestos de años veni-

deros de asumir los compromisos de las contrataciones de 1992, las expropiaciones y las obligaciones con las comunidades autónomas y con la Comunidad Económica Europea.

En cuanto a los compromisos del Ministerio sobre infraestructuras, queremos saber cuándo piensa el Ministerio que va a tener a disposición de esta Cámara todo lo referente al plan intermodal para las infraestructuras. Se nos ha dicho que en este primer trimestre o antes del verano estaría a nuestra disposición —unos responsables del Ministerio dicen unas fechas y otros dicen otras—, pero nosotros queremos saber qué grado de compromiso va a tener el Ministerio con esta Cámara para traer ese plan intermodal y el plan de financiación futuro de esas infraestructuras tan necesarias. Quiero decirle, señor Ministro, que no va a consistir sólo en lo que usted ha dicho, y nosotros tenemos la relación de puesta en servicio de los 1.053 kilómetros de autovías, a lo que usted se ha comprometido aquí hoy, por trimestres. Aunque el Ministerio se ha comprometido a tener terminados algunos en el primer trimestre de este año 1992, yo los he revisado y les falta muchísimo. Si todo va a ser así, me parece que el señor Ministro se va a quedar con las ganas de inaugurar muchos de esos 1.050 kilómetros, lo que pasa es que usted siempre tendrá recursos para decirnos el año que viene que el año de las carreteras se ha trasladado a 1993 —si es que entonces sigue siendo Ministro—, lo cual le va a permitir inaugurar esos kilómetros que faltan.

Me gustaría, señor Ministro, que contestara a estas preguntas, pero tengo un interés especial en la que se refiere a los fondos Feder.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Agradecemos su comparecencia, señor Ministro y la documentación que nos aporta. Siempre es una buena noticia saber que va a haber una inversión importante, como la que usted ha anunciado, de 300.000 millones de pesetas más o menos... **(El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Borrell Fontelles: Son 350.000 millones.)** en carreteras para acabar el primer plan de carreteras. Reconociendo y felicitándonos todos porque ésta es una buena noticia, no puedo ir más allá y no puedo decir que con ello usted haya cumplido su actuación en carreteras en el año largo que lleva de Ministro, porque, en última instancia, lo que usted está haciendo es acabar un plan de carreteras que debía estar terminado para finales de 1992 y que no lo va a estar; un plan de carreteras por el cual se han hecho muchísimos sacrificios inversores en el conjunto de los Presupuestos Generales del Estado: se han sacrificado inversiones en vivienda para hacerlas en carreteras y se han sacrificado inversiones en ferrocarril. La carretera se ha convertido en un gran depósito inversor en este país. Por lo tanto, que aún no esté concluido el primer Plan de

Carreteras es una noticia en sí misma preocupante, sobre todo después de ese gran esfuerzo que se ha realizado.

En cualquier caso, de lo que usted nos está hablando es de concluir una política de carreteras que no es la suya, que es la del Gobierno, de la cual, por supuesto, usted es el representante en este momento, pero no es la política de carreteras que usted ha creado en su Ministerio desde que está al frente del mismo. Sobre cuál es su política nueva de carreteras yo apenas he oído nada. Lo único que saco en conclusión es que el segundo plan de carreteras está eliminado en su propósito y en su horizonte, y que todo se subsume en ese plan de infraestructura que, hoy por hoy, es una incógnita. Es una incógnita porque, aun cuando nos ha hablado usted hoy —y en intervenciones anteriores— de entregarlo antes del verano, cuando hemos intentado ponerle una fecha concreta para que se envíe a la Cámara ha habido una negativa por parte del Grupo Socialista y no sabemos exactamente en qué fecha se va a entregar. Para nosotros eso es muy importante porque, además de saber que se van a invertir 300.000 millones de pesetas, quisiéramos saber también si la política de carreteras que usted va a realizar en el futuro va a ser una política de promoción de las autovías; si va a ser una política, en cambio, de creación de autopistas; qué formas de competir va a tener la carretera con el ferrocarril o si no las va a tener; dónde se van a complementar o no, etcétera. Todo este tipo de cosas para nosotros son enormemente interesantes para saber cómo va a ser la política de carreteras en el futuro. La política de carreteras del Ministro Borrell, la que todavía no conocemos. Aunque es una política de carreteras que se ha elaborado por un mismo Gobierno que lleva ya una determinada serie de años gobernando, ese cambio en la política de carreteras aún no lo conocemos y, repito nuevamente, que usted no hace nada más que concluir, y además concluir tarde, un plan de carreteras que se había elaborado anteriormente a su mandato. Eso es lo que fundamentalmente he hecho en falta en su intervención y quisiera conocer.

También quisiéramos saber cuáles son exactamente los proyectos que tienen para resolver los problemas del impacto medioambiental. Quisiéramos conocerlos porque en su exposición sobre los proyectos —sin decirlo explícitamente, porque tampoco lo puede hacer— hay un distanciamiento, no sé si crítico o no, sobre las propuestas anteriormente realizadas. Cuando se está diciendo que tiene que haber un cambio en la política proyectual, evidentemente hay un distanciamiento de la anterior política proyectual, lo cual nos hace pensar —y esto es algo que planteo— que la política proyectual que se ha llevado a cabo en carreteras no ha sido buena y ha hecho que gran parte del esfuerzo inversor que se ha realizado se haya dilapidado en un porcentaje, que no me atrevo a decir cuál es, pero que no ha dado unos resultados acordes con el esfuerzo inversor realizado. Por eso me interesaría también saber cuáles son los proyectos que pueden tener problemas

medioambientales, ya sea porque no estaban resueltos anteriormente, ya sea porque se han detectado ahora.

Señor Ministro, el Grupo del que ostento la representación en este momento, aparte de alegrarse de esta noticia de la inversión de los trescientos y pico mil millones de pesetas, quiere manifestarle nuevamente que no nos sentimos satisfechos porque no vemos un horizonte claro en la política de carreteras que usted pretende para el futuro y que no sabemos cuál es.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, el señor Rebollo tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, señorías, ante el volumen de las cifras que se han manejado esta tarde en la exposición del señor Ministro indiscutiblemente hay que abordar el conjunto de cuestiones que están sobre la mesa con enorme rigor. La primera consideración, señor Ministro, es que el Plan General de Carreteras lleva, como mínimo, un año de retraso. Eso parece que es evidente. Si este aserto o afirmación se comparte usted, señor Ministro, esta tarde nos ha hecho el relato de un retraso hábilmente escamoteado.

Usted dice que los 350-370.000 millones de contratación nueva de tramos de obra que se van a ejecutar en el ejercicio de 1992 son —creo que lo he tomado literalmente— para absorber el retraso consecuencia de los ajustes presupuestarios y del mayor coste de las expropiaciones.

Me gustaría, señor Ministro, en este aspecto, que nos pudiera relatar qué pertenece a cada capítulo y a qué razones concretas hay que adjudicarle qué tantos por ciento del retraso, cifrado en pesetas, corresponden a ajustes presupuestarios; qué tantos por ciento corresponden a adicionales o a revisiones en obra; y qué tantos por ciento corresponden a expropiaciones, en cuanto hayan rebasado las previsiones establecidas.

El segundo orden de consideraciones, señor Ministro, tiene que ver con ese porcentaje del 85 por ciento, que parece ser que el Consejo de Ministros va a autorizar, respecto de los créditos consignados en el presupuesto para el presente ejercicio de 1982. Señor Ministro, si no recuerdo mal, en la Ley General Presupuestaria se habla no del 70 por ciento, sino del 80 por ciento (80-60-50-50). Eso me lleva a la conclusión de que convendría que nos dijera qué va a ocurrir con el resto de los porcentajes permitidos en la Ley General Presupuestaria para los años sucesivos, porque, sino, indiscutiblemente estaremos estableciendo una especie de corta bastante importante en la contratación, de tal forma que no hay una secuencia obligada para el resto de los ejercicios, sino que en el año 1992 prácticamente se terminan las previsiones.

El tercer orden de consideraciones, señor Ministro, tiene que ver con el hecho de que usted ha prometido en la Cámara que en septiembre de este ejercicio de 1992, como consecuencia de unos estudios sobre ordenación del territorio, presentaría un plan de infraes-

estructuras. Yo le pregunto, señor Ministro, si no nos puede adelantar hoy, esta tarde, alguna idea respecto de lo que va a ser o está siendo la política del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en orden a la realización de esto que los técnicos llaman capital social básico para las regiones españolas. Dicho de otra manera, señor Ministro, en un país en donde no existe política industrial, en el que tenemos que afrontar precisamente las consecuencias de esa ausencia de programación y de política industrial, quisiera saber si existe una política de infraestructura, y si no existe política industrial a qué obedece esa política de infraestructuras. Porque del raciocinio más elemental se desprende que las infraestructuras se ejecutan para algo. Si no podemos poner en pie un plan industrial para España, mal podremos poner en pie un plan de infraestructuras que no sea artificial y que, por el contrario, tenga su verdadero apoyo en lo que puede ser la España de mañana o de pasado mañana.

Finalmente, quisiera insistir en un cuarto aspecto sobre un tema importante. Si esta tarde se nos ha hecho un relato del retraso del Gobierno sobre el Plan General de Carreteras, una de las preguntas obvias que se desprende es qué ha ocurrido con los fondos estructurales, qué ha ocurrido con la financiación comunitaria, en tanto en cuanto depende de la financiación española.

Para terminar, señor Ministro, quisiera simplemente rectificar unas palabras de su señoría en orden a que hemos tenido a bien votar, así, genéricamente, los 321.000 millones de pesetas de creación de infraestructuras y 59.000 de conservación y reposición; total, 380.000 millones para este año.

Yo solamente quiero decirle, señor Ministro, que mi Grupo Parlamentario votó en contra de esas consignaciones presupuestarias porque estimaba justamente que ya era hora, en el ejercicio de 1992, de poner en pie una serie de proyectos que no fueran pura y simplemente el absorber el retraso que se llevaba en el Plan General de Carreteras.

No consiste sólo en crear o mantener puestos de trabajo porque se doten en los presupuestos generales del Estado consignaciones que permitan tal objetivo, que es muy importante, sino, efectivamente, en realizar una política de infraestructuras que responda a algo de verdad. Quizá en esta Cámara lo que hace falta es que el Gobierno nos presente un plan que obedezca a alguna razón, que se sustente en alguna razón. Obviamente, todos deseáramos que el territorio nacional estuviera cubierto de carreteras, de vías de comunicación, pero hay que establecer un orden de prioridades y, dentro de él, tenemos que encontrar una lógica, un hilo conductor por parte del Gobierno.

Yo en estos momentos lo único que veo es un propósito, que, ¡bienvenido sea!, de llevar a cabo lo que se ha prometido en el Plan 1988-1991, pero no se llame a las cosas con otro nombre: no es más, repito, que el relato de un retraso hábilmente escamoteado.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Resulta difícil poder ejercer un análisis de la exposición que ha hecho el señor Ministro, porque aquí habría que aplicar aquello que ya ha dicho algún otro portavoz de que nada es verdad ni mentira, sino que todo es según el color del cristal con que se mira.

Señor Ministro, este año es la culminación de un proceso inversor: evidentemente, no para la Comunidad valenciana. Este año es el año de las carreteras: super-evidente que no para la Comunidad valenciana.

En el año 1991, allá por mayo o junio, su señoría nos entregó documentación (eso sí, tan bien presentada como ésta) en la que aparecían exactamente, si no recuerdo mal, la misma cantidad de kilómetros de autovías por licitar o contratar. Entre ellas estaban —y siguen figurando en el documento que nos entrega hoy— el 44 por cien del tramo Almansa-Valencia y el 31 por cien del tramo Utiel-Valencia, según documentación que usted nos acaba de entregar y que en el espacio donde pone «fecha prevista», figura «sin fecha».

Si tenemos en cuenta que en su exposición y en sus comentarios finales no aparece tampoco la menor indicación al estado de aquello que en una reunión entre su señoría, el Presidente de la Generalidad Valenciana y no sé quién más prometieron, e incluso se dijo que ya estaba aprobado el tramo entre Utiel y Honrubia (eso publicó la prensa, yo nunca he dicho que fuera cierto al cien por cien; la voluntad política de hacerlo sí, no lo he dudado nunca; pero que fuera una realidad, no), convendrá su señoría conmigo en que uno se echa a temblar cuando dice que el 90 por cien del plan estará listo a final de año. El 90 por cien del plan de autovías significa que 355 kilómetros de autovías pueden no estar todavía licitados. Si en estos momentos hay 413 sin licitar, se corre el gravísimo peligro de que al final de año tampoco estén licitados los tramos Almansa-Valencia y Utiel-Valencia.

Si su señoría observa el plano que tan gentilmente nos ha facilitado, en su página número 9, verá que la Comunidad valenciana es una isla cortada por unos hermosos tramos amarillos que significan «sin licitar», un pequeño tramo rojo que significa «en servicio», y algún tramo bastante importante verde, prácticamente desde Valencia a Utiel, donde en estos momentos no hay ni un solo kilómetro en servicio al cien por cien, aunque naturalmente se utiliza. Si añadimos también el que hay una cierta desinformación en los medios de comunicación —no sé cómo llamarlo—, en los que aparecen cinco y hasta seis posibles alternativas al enlace de la N-III con Madrid, para unir el tramo Valencia-Utiel con el tramo de Honrubia o donde al final se empalme la autovía de Valencia, digamos directa —incluso ahora se baraja la posibilidad de llevar esta autovía cercana a Cuenca—, uno se encuentra con que la Comunidad valenciana, además de ser una isla dentro de los planes del Gobierno socialista en materia de

infraestructuras, no sabe muy bien si es que somos el comodín, porque vamos en ferrocarril por Albacete, en autovía por Albacete y por La Roda y ahora se nos quiere llevar por Cuenca. Esperemos que no haya ningún ayuntamiento influyente que desee también que la autovía pase cerca de él y tengamos que aumentar esos tramos.

Señoría, lo digo en un tono que pretende ser suave, que intencionadamente es constructivo, pero que no encuentra ninguna explicación a que sistemáticamente, por unas causas o por otras, la comunicación entre el área de consumo de Madrid, con sus cinco millones de habitantes, las áreas de producción agrícola e industrial y las áreas turísticas de la Comunidad valenciana, yo no sé si intencionadamente o no, se ven alejadas de los centros de consumo. No entiendo muy bien que pueda haber estudios económicos, estudios sociales, ni siquiera entiendo muy bien cómo la Comunidad valenciana está siendo sistemáticamente separada del centro y del norte de la Península a través del centro, como no sea el premio a su masoquismo de votar sistemáticamente izquierdas. Allí suele ganar el Partido Socialista. No sé si el premio a su fidelidad es el mantenerla alejada del centro.

También quisiera hablar someramente del plan de accesos a las grandes ciudades. En la documentación que usted nos ha dado me ha costado encontrar a Valencia. Por fin la he hallado encima de Zaragoza. Hay aquí una pequeña indicación que habla de que se ha realizado una inversión de 250 millones en acondicionamiento de calles de Valencia que antes de la circunvalación eran los ejes de tráfico. No entiendo muy bien qué quiere decir esto. Me gustaría mucho más que se concretara: primero, el convenio que hay con la ciudad de Valencia; segundo, todos y cada uno de los proyectos que tiene previsto financiar el Ministerio; y tercero, cuál es el grado de ejecución de los mismos y no esta genérica indicación, que realmente es una forma muy hábil de decir poco o nada.

Volviendo al tema anterior, señor Ministro, también me gustaría saber si dentro de esos 120.000 millones de pesetas de proyectos que están pendientes del estudio ambiental está el completar la autovía de Madrid-Valencia o no.

Finalmente, querría saber cuáles son las consecuencias de esa programación, porque a mí lo que me asusta, señor Ministro, son dos cosas. La primera es que el hecho de que se hayan puesto en funcionamiento, como usted muy bien ha dicho, casi dos billones de pesetas en infraestructuras va a aumentar considerablemente los gastos de mantenimiento. La segunda es que resultaría paradójico y tremendamente insolidario e injusto que, debido a los gastos de mantenimiento de aquellas obras que se hicieron más por criterios políticos que por criterios económicos y sociales, se impidiera o dificultara ahora el que se construyeran las infraestructuras que son necesarias o convenientes.

Por ello, señor Ministro, me gustaría que, si es posi-

ble, aclarara algunos de estos extremos, porque es tremendamente preocupante el hecho de que, como he dicho antes, los centros de producción de la Comunidad valenciana se vean alejados cada vez más de los centros de consumo importantes, como es el área de Madrid y el noroeste de la Península Ibérica.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por la información facilitada. Nuestro análisis va a ser bastante distinto del que hasta ahora estamos escuchando, yo creo que basado en la lógica de los acontecimientos y en la lógica de la gestación del propio Plan del que estamos hablando. No hay que olvidar en qué momento y cómo nace este Plan, cuál era la situación de nuestras carreteras, de nuestra red viaria, en los años 1983/85, en que se gestó este Plan del que estamos hablando y de dónde veníamos en política de carreteras: del fracaso reconocido por todos del Plan de autopista anterior, de una situación de descapitalización de nuestra red muy importante, de una necesaria y urgente actuación sobre los corredores de mayor tráfico como vertebradores del país, que eran los corredores radiales. En definitiva, existe una lógica y un hilo conductor en la gestación del Plan que también tiene lógica en la formulación de la propia calidad inicial del Plan en cuanto a sus características de diseño y de proyecto que luego, por esas mejoras presupuestarias y de la situación económica, que algo tendrá que ver el Gobierno socialista con ello, se ha traducido en mayores calidades de la obra y proyectuales, no sólo ahora, como ha hecho referencia algún portavoz, que se está pensando en mejorar todavía más, sino que ha habido en el proceso de la ejecución del propio Plan una mejora importante de la calidad, de la concepción inicial a la realización final de cada obra y muchas mejoras intermedias de las primeras obras que se hicieron. Es decir, existe una lógica en el tiempo, existe una lógica de diseño, y existió una lógica avalada por el consenso en la aprobación de este Plan que parece que olvidamos todos y que está a punto de culminar.

Nosotros sentimos satisfacción por esa ultimación a pesar del retraso. Hay que reconocer que llevamos un retraso que nunca hemos olvidado mencionar y sobre el que ha habido distintas consideraciones. Y hay que recordar que nunca hemos negado las distintas fechas de terminación que se han ido diciendo. Así el propio Plan inicial hablaba de 1984/91, pero decía —y eso está en los propios debates— que en 1991 era todo licitado, era la primera cuestión que establecía el Plan en su formulación inicial. Después, en 1988, efectivamente, se dijo: «En 1991, todo terminado». Pero los acontecimientos presupuestarios, la realidad, el escenario económico español y de nuestro entorno, obligaron a la reconsideración de esos objetivos y se ha pasado a que prácticamente el Plan se va a adecuar a las previ-

siones iniciales con un año de retraso, lo cual, en un plan de estas características, donde se está actuando prácticamente sobre toda la red de interés general del Estado, que son casi 20.000 kilómetros, yo creo que es un hecho sin precedentes —sólo ha habido un año de retraso en esa actuación— en nuestro entorno. Hay planes de infraestructura cerca de nuestro país, en Francia, en Italia y en Alemania, que han venido gestándose y haciendo esas mejoras que tienen, evidentemente con mayores «ratios» que nosotros, en períodos de tiempo y de maduración mucho más largos que este Plan. Creemos que es un hecho para sentir satisfacción y un orgullo nacional el haber conseguido estar en esta situación en la que nos encontramos en estos momentos, sin dejar por ello de considerar que necesitamos proseguir en el esfuerzo inversor y en el ritmo de inversiones, de porcentaje del PIB en infraestructuras en que estamos en estos últimos años, en lo que coincidimos con los demás grupos y con el propio Gobierno.

También debemos mostrar nuestra satisfacción porque en este momento lo que ha hecho el señor Ministro ha sido confirmar al alza los objetivos que se había planteado el Ministerio en la propia presentación de los presupuestos de mantener la inversión en infraestructuras —si no recuerdo mal, objetivos prioritarios eran vivienda, remodelación de Correos y carreteras, en un lugar preeminente—; y las carreteras vuelven a estar en ese ritmo de inversión de la media de los tres últimos años, como se nos ha dicho. Si analizamos ese proceso no como una foto fija, sino como el lugar de donde venimos, no podemos dejar de sentir satisfacción por estar donde nos hallamos.

En cuanto al futuro, nuestro Grupo quisiera responder a una alusión de algún otro grupo, en concreto del señor Andreu, de Izquierda Unida, relativa a que nos hemos negado a poner fecha al plan intermodal en debates parlamentarios. No nos hemos negado, sino que precisamente en un debate parlamentario se le había puesto fecha ya. En otro posterior que se quiso poner otra fecha es a lo que nos negamos, pues ya tenía fecha puesta. El propio Gobierno está de acuerdo y está anunciando reiteradamente que en el verano estará presentado, etcétera. Por tanto, no hay ninguna negativa a la fecha de ese plan intermodal de infraestructura.

Estamos seguros de que ese plan va a seguir en sus objetivos y en sus prioridades el programa político con que este Gobierno y el Grupo Socialista que le apoya se presentaron a las elecciones en el año 1989.

Por supuesto que ya se habla de las necesidades (llámese segundo plan o plan intermodal o plan general de infraestructuras), de las carencias a corregir en nuestro país y de la ultimación o el aumento de equilibrio territorial y del aumento de la competitividad de los territorios de nuestro país, cara a ese mercado único, cara a la unión europea, que ahora, con los acuerdos de Maastricht, van a ver reforzada o asegurada esa continuidad inversora, que es compatible con el rigor

presupuestario y con el rigor de la política en el escenario económico en que nos estamos moviendo.

Por tanto, estamos satisfechos de lo conseguido. Estamos seguros de que el plan intermodal tendrá en cuenta esos objetivos que nos planteamos al acudir a las elecciones y no serán las carreteras del Ministro Borrell, sino que serán las carreteras y el plan intermodal del Gobierno socialista de España. Por consiguiente, creemos que esto es para sentirse satisfechos y esperamos que el plan sea así.

Por otra parte, me gustaría que el Ministro nos hiciera alguna reflexión, que ya se viene haciendo nuestro Grupo, relativa a un debate que se ha intentado relanzar tímidamente y que está en algunos sectores, pero, creemos, sin el necesario rigor. Me refiero al tema de la financiación de las infraestructuras, que ya se ha comentado esta tarde por algún Grupo, para mantener el ritmo necesario de la inversión que necesita nuestro país.

Nosotros nos hacemos la reflexión siguiente: cuando se habla por parte de algunos grupos de la financiación privada de las infraestructuras públicas, de las infraestructuras en el país o de la colaboración de la iniciativa privada, de la ingeniería financiera con la iniciativa privada, no se tiene en cuenta, según nuestra opinión, y nos gustaría conocer la del señor Ministro, que en nuestro país este es un terreno poco abonado y quemado, dada las experiencias que ha habido de la financiación privada de infraestructuras, que ha hecho que sea la iniciativa privada la que se ha apropiado de esas infraestructuras que podían haber sido un beneficio, y rentables, ya que sus excedentes podían haberse invertido en otras infraestructuras menos rentables, y resulta que ahora están en manos privadas y la inversión pública no encuentra objetivos rentables en los que poder colaborar con esa iniciativa privada o donde poder reinvertir esos excedentes que la iniciativa, por su sentido sobre el beneficio, no reinvierte. En nuestra opinión, este tema de la colaboración es muy difícil abordarlo a corto plazo. Es posible que a medio y largo plazo sea factible, pero, según nuestra opinión, vamos a tener que seguir dependiendo de los presupuestos públicos en gran medida en la inversión de infraestructura. Por tanto, para mantener esos esfuerzos inversores hay que contar, aparte de los fondos de financiación europeos y los fondos de cohesión, etcétera, con el esfuerzo inversor del Estado, vía presupuestos, el esfuerzo inversor vía usuario; es decir, con un debate que no es tanto de la ingeniería financiera alambicada, sofisticada que se nos dice con la iniciativa privada, sino de la búsqueda de recursos para la inversión pública y el mantenimiento de ese esfuerzo inversor.

Nos gustaría que el Ministro nos hiciera alguna reflexión sobre lo que él considera que está siendo ese debate, si está siendo rico o si él cree que el debate no está maduro en nuestro país para una aplicación inmediata.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señorías, el Ministerio ha hecho el máximo esfuerzo de transparencia al acudir a esta comparecencia para suministrar la información que define los objetivos relacionados con el objeto de la misma. El Ministro no acude aquí a hablar de lo divino y de lo humano, acude a hablar de lo que le preguntan. Y lo que le han preguntado hoy es la política de carreteras que llevará a cabo el Gobierno durante 1992. Entiendo que tengan ustedes otras curiosidades, pero las podemos formular otro día. Por consiguiente, no creo que sean de recibo las críticas acerca de que no ha hablado usted del futuro, ni en qué va a consistir la política a partir de ahora, ya que no he venido a hablar de eso. He venido a hablar de la política del Gobierno en materia de carreteras para el año 1992, que es lo que sus señorías han tenido a bien formularme como objeto de la comparecencia. Para cualquier otro tema, estoy a su disposición, pero otro día; sin perjuicio de que podamos, naturalmente, comentar los temas tangenciales con éste, porque es difícil disecar la política del año 1992 de los anteriores y de los posteriores. Pero no considero, en absoluto, un demérito decir que esta es la política de carreteras que han diseñado otros Ministros socialistas antes que yo; naturalmente que sí. Mi política de carreteras en este momento es la política de carreteras del I Plan General de Carreteras, que es la del Gobierno socialista. No entiendo a qué vienen estas distinciones de «ésta no es su política y no sabemos cuál va a ser». Ustedes perdonen, ésta es la política del Ministerio de Obras Públicas que tiene hoy este titular que se honra en continuar la política que hicieron sus antecesores, a quienes desde luego cabe el enorme mérito, tanto Javier Sáenz Cosculluela como Julián Campo, de haber puesto en marcha y haber ejecutado en su inmensa mayoría el proceso de transformación de la red de comunicaciones de España más importante de su historia.

Ustedes debieran tener, si me lo permiten, la generosidad de alegrarse por el país de que así sea y no poner el énfasis en que este año no tocaba, que era el anterior, que usted recupera el retraso, etcétera; una serie de críticas que yo acepto con deportividad, pero que no debieran oscurecer un elemento fundamental, que es que, les guste o no, y lamento constatar que no les gusta demasiado, este año 1992 es el año de las carreteras para este país, porque nunca en su historia se habían puesto en servicio tantos kilómetros de vías de comunicación y va a ser difícil que en el futuro se vuelva a alcanzar este récord.

Esos son hechos objetivos, señorías, frente a los cuales, si me permiten ustedes, no voy a calificarlo de «es una burla, tenía que haber sido el año anterior, que va usted a hacer en el futuro, sí, pero...». Señorías, 1.050 kilómetros de autovías puestos en servicio en un solo

año es un récord histórico no repetible seguramente y, desde luego, nos sitúa en 1992 en la cabeza de la creación de infraestructuras en Europa. Es una cantidad de infraestructuras puestas en servicio que no hace un país como Francia, que no lo alcanza; si a esto le suman ustedes 900 kilómetros de acondicionamientos, 700 kilómetros de reposición y conservación, 74 variantes y 90.000 millones de inversión en medio urbano, tendrán que reconocer que el país, en 1992, está de enhorabuena. ¿Que podía haberlo estado en 1991? Pues quizá. ¿Que hubiera sido mejor? Sin duda alguna, pero esto no es, si me permiten, lo consustancial de lo que creo que hay que deducir de esta comparecencia.

El Ministerio ha hecho, y espero que así lo valoren, un esfuerzo de definición de objetivos extraordinariamente preciso. ¿Qué vamos a hacer este año? Que es lo que ustedes me preguntan, insisto. Esto. ¿Cuándo? En estos trimestres, en estos lugares del territorio, en cuanto a lo que significa acabar obra. ¿Qué va usted a hacer en cuanto a contratar? Les digo, y es una excelente noticia para el país, que vamos a lanzar —no me lo rebaje, señoría, a 300.000— entre 350.000 y 370.000, pongamos 350.000 millones de pesetas de nueva contratación, que es dos veces y media la de 1991 y la media del mejor trimestre de la historia de España. Se podrán mantener en la construcción 60.000 puestos de trabajo y acabaremos prácticamente —siempre quedará algo, algunos kilómetros aquí y allá— el I Plan de Carreteras que se cifraba en 3.500 kilómetros de autovías, 7.000 kilómetros del resto de vías de comunicación.

Creo que es una noticia valiosa, positiva. Quiero agradecer al Ministerio de Economía y Hacienda la flexibilidad que ha demostrado a la hora de modificar el alza unos techos presupuestarios, que ya sé que lo pidieron otros Grupos de la oposición durante el debate de los presupuestos, pero que en ese momento no fue posible aceptarlo porque no estaban claras las previsiones plurianuales, en una actitud de prudente espera, coherente con una política económica rigurosa, que hoy ya está, que el sector ha acogido —ayer me reuní con los presidentes de todas las empresas constructoras del país— con enorme satisfacción y que nos permite encajar las desviaciones de costes y las expropiaciones que se han producido en el pasado.

Quisiera contestar al señor Rebollo, del CDS, que los 350.000 ó 370.000 millones de pesetas son inversiones nuevas que no incorporan ninguna previsión para desviaciones del pasado; éstas son adicionales a los 370.000 y sirven para cubrir la diferencia entre este volumen de inversión y los techos plurianuales. Las desviaciones en expropiaciones y la asunción de mayores costes de proyectos terminados se añaden a los 370.000 millones para construir el escenario financiero. Por tanto, estos 370.000 son todos ellos de nueva contratación. Por cierto, señoría, el artículo 64.4, de la Ley General Presupuestaria especifica claramente que es el 70 por ciento para el año siguiente, el 60 y el 50 para los otros. Por tanto, tendremos el 85 por ciento en el

año 1993, y seguiremos teniendo los 60 y 50 previstos en la Ley General Presupuestaria para los siguientes ejercicios. Es menos que lo que estaba previsto en los escenarios presupuestarios del 90. Cuando entonces yo era Secretario de Estado de Hacienda, y me acuerdo muy bien, establecimos unos horizontes, especificamos un compromiso del cien por cien en 1993 con respecto al crédito de 1992. Por lo tanto, nos situamos en un término medio entre el 70 por ciento, conservador y prudente, de la Ley General Presupuestaria y el cien por cien de un escenario muy expansivo en inversión, que hay que reconocerlo, y no nos duelen prendas, señorías, ha sido reconducido a la baja en su ritmo de ejecución. ¿Por qué? Porque en 1991 el Gobierno consideró, y yo con él, preferible mantener los objetivos de déficit a los objetivos de inversión. Y se prefirió, en ese permanente equilibrio entre objetivos contradictorios, mantener el objetivo de déficit y sacrificar el objetivo de inversión. Esto —lo ha dicho el representante del Grupo socialista— indujo una ralentización de las contrataciones y una demora en el cumplimiento del plan en sus objetivos establecidos cuando se definió. Aceptémoslo así, porque así es. Pero que eso no menoscabe la extraordinaria importancia que tienen para mí, al menos así lo entiendo, dos hechos fundamentales: que este año damos un salto adelante en el equipamiento de nuestro territorio que pasará a la historia de la obra pública en España como un año singular, irreplicable, y que lo apreciarán, sin duda alguna, todos los españoles, como lo están apreciando ya.

No les quepa ninguna duda: la concreción práctica de este Plan General de Carreteras es uno de los mayores activos políticos de este Gobierno. Comprendo que por eso todos ustedes al alimón lancen su artillería de la crítica política, pero creo que se equivocan porque los españoles constatan, día a día, que es un enorme activo del país, que las comunicaciones están cambiando a pasos agigantados, en unos sitios más rápidamente que en otros, pero la transformación estructural de España después de haber acabado ese Plan General de Carreteras es una transformación histórica. No tiene nada que ver la España del 93 con la España del 85 en lo que a comunicaciones por carreteras se refiere.

A continuación, tengo que decir que queda infinito por hacer todavía. Pero, por favor, no me digan ustedes que es una burla explicarles que el país va a disponer este año de 1.050 kilómetros de autovía y de 1.500 ó 1.600 kilómetros de nuevas carreteras acondicionadas. Es una magnífica noticia.

Por cierto, señoría, no se ha perdido ni un solo ecu ni una sola peseta europea por falta de proyectos. Que yo sepa y que me conste, hemos estado siempre en Bruselas con más proyectos que financiación, y así seguimos estando; seguimos con proyectos en cola de espera para recibir los recursos comunitarios.

Le desmiento rotundamente que se esté hablando de un recorte en los Presupuestos de este año. Tanto se lo desmiento que vengo aquí a anunciarle que, de acuer-

do con el Ministerio de Hacienda, vamos a lanzar una oleada de contrataciones nuevas por 370.000 millones de pesetas. Esto es justo lo contrario de un recorte, esto es una aceleración del ritmo de inversión, que es cierto que había quedado ralentizado. Y es cierto que me ha tocado a mí ralentizarlo, ¡qué le vamos a hacer! A alguien le tenía que tocar. Entre marzo de 1991 y marzo de 1992, la contratación ha caído notablemente. En 1991 solamente hemos licitado 170.000 millones de pesetas de obra por los problemas presupuestarios, que asumo solidariamente como parte de la política económica general del Gobierno. Luego no hay ningún recorte, ni hay ninguna, que yo sepa en este momento, amenaza de que esta propuesta de contratación que acabo de consensuar con las empresas constructoras y con el Ministerio de Hacienda pueda verse ralentizada.

En cuanto al Plan General de Infraestructuras, se trata simplemente de poner en una única visión global las inversiones en carretera, ferrocarril, en puertos, en aeropuertos, en estructuras de las ciudades, en agua y en medio ambiente. ¿Para qué? Para ordenar el territorio de una forma más omnicompreensiva, para coordinar mejor las inversiones, para mirar más lejos. Es un plan que tiene el horizonte del año 2007, un plan a quince años, como son todos los planes directores de infraestructuras que hacen en los países europeos, del cual se derivarán planes concretos para las carreteras, para el ferrocarril, para el transporte aéreo como partes de un mecano, de una pieza que trate de optimizar el uso de los recursos y ordenar el territorio de una forma coherente. Eso no debe interpretarse en absoluto como una crítica hacia actuaciones anteriores, que asumo plenamente. Insisto en que realmente el mérito de estas actuaciones les corresponde a los Ministros que tuvieron la capacidad y la voluntad de poner en marcha los planes de los que hoy podemos presumir todos con legítimo orgullo. Este plan estará terminado en el verano, en el otoño. ¿Qué más da? Estará terminado con tiempo suficiente para ser incorporado en sus previsiones de gasto, de inversión, mejor dicho, para el presupuesto de 1993. Y de aquí a entonces, ¿qué prisa tenemos, señorías, si todavía tenemos el primer plan de carreteras y el plan de transporte en las grandes ciudades y el plan de actuaciones urbanas por hacer? No perdemos ningún tranvía, tenemos tiempo de pensarlo con tranquilidad porque tenemos objetivos identificados que estamos intentando llevar a la práctica en una cuantía mayor que los recursos financieros necesarios para hacerlo.

Por tanto, les ruego que, comprendiendo su natural preocupación, tengamos todos la suficiente paciencia como para entender que éstas son las previsiones del 92, que ésta es mi política de carreteras para el 92 y que la de los años futuros tendremos ocasión de hablar, y entonces hablaremos de si autovías, de si autopistas, de si tenemos que recurrir a fuentes de financiación que sean algo más dinámicas que la pura aportación de los contribuyentes; tendremos que ver las cuantías

que nos llegan del fondo de cohesión europeo, tendremos que analizar la acción concertada con las comunidades autónomas y tendremos, naturalmente, que movilizar todos los recursos necesarios para dotar de competitividad a nuestro territorio. Pero eso va a depender también del escenario de convergencia europea. Miren ustedes, las infraestructuras se financian de tres maneras posibles: o se financian con deuda pública, es decir, se hace recaer su coste sobre las generaciones futuras —cosa hasta cierto punto muy razonable, porque si las van a usar los españoles de los cincuenta próximos años, ¿por qué nos las van a pagar ellos?—, a través de una cosa que se inventó hace mucho tiempo que se llama crédito, que en lenguaje administrativo se llama déficit, pero es exactamente lo mismo, o se paga con los impuestos de los usuarios del presente o se paga con precios que pagan los usuarios del presente para utilizar un servicio. No hay más que tres soluciones: o el déficit, o los impuestos o los precios. Tenemos que buscar una combinación de las tres cosas, porque, desde luego, si renunciamos a las tres, naturalmente renunciamos también a las infraestructuras, como puede entender cualquier persona medianamente inteligente. Ese es el debate que habrá que hacer: en qué parte lo hacemos recaer, sobre las generaciones futuras a través de un mecanismo de anticipación financiera que se llama déficit, en qué parte lo hacemos recaer sobre los contribuyentes del presente y en qué parte lo hacemos recaer sobre los usuarios del presente. Y ya tenemos en España una combinación de esas tres cosas, ¿no? Ya la tenemos. Según dónde, paga usted peaje; según dónde, viaja usted a cuenta del esfuerzo fiscal colectivo de todos los españoles del presente, y según dónde, lo hace a cuenta del esfuerzo fiscal de los españoles del futuro. Van a ser la cultura económica que sería bueno que el país desarrollara para que ese debate tuviese sin duda alguna una densidad mayor que la actual.

Señor Oliver, en Valencia, este año, 117 kilómetros de autovía. Súmelo, está en los documentos que le he traído y que usted no ha tenido tiempo de leer. Ciento diecisiete kilómetros situados sobre la autovía Madrid-Valencia o en las autovías de circunvalación de Valencia. Súmelo usted. Desde Tarancón a Honrubia. **(El señor Oliver Chirivella hace signos negativos.)** Llega hasta Honrubia, sigue estando sobre la nacional de Valencia; desde Cheste a Chiva más, desde que llegamos, al otro tramo en construcción hasta Manises, entrada en Valencia y circunvalaciones, 117 kilómetros. No está mal, señor Oliver. Ya comprendo que usted los hubiera querido el año anterior o el otro, pero no me diga usted que este año no les toca nada. Les tocan 117 kilómetros que es más de lo que se ha producido en los últimos años, lo cual demuestra que también madura el esfuerzo. Naturalmente, los convenios con la ciudad de Valencia maduran plenamente porque este año acabamos todos los «by-pass», todas las circunvalaciones y acabamos de resolver un problema endémico de Valencia.

Creo que estoy contestando básicamente a todas las preguntas. Es cierto, señor Rebollo, lleva un año de retraso. No me duelen prendas y, por tanto, es así, pero no me diga que no hay un hilo conductor. El hilo conductor es el hilo del Plan General de Carreteras, que es el mismo que explicamos hace un par de años y que hemos ido modificando, y seguirá siendo éste hasta que no lo acabemos. ¡Qué más quisiera yo que haber terminado el primer Plan para empezar otras actuaciones! De momento tenemos todavía compromisos importantes que movilizan recursos del orden de un billón de pesetas entre lo que está contratado y lo que está por contratar, que consume todo nuestro esfuerzo de gestión y toda nuestra capacidad financiera. Sin embargo, señor Rebollo, yo espero que con su colaboración y con la de todos ustedes podamos, en el transcurso de este año, discutir la ordenación del territorio español que debe resultar del esfuerzo inversor de los próximos quince años, que vendrá a sumarse al del primer Plan General de Carreteras, que es, insisto, uno de los grandes activos políticos de la década socialista y de la que, seamos o no socialistas, debiéramos todos sentirnos profundamente satisfechos.

En cuanto a mis compañeros del partido que sustenta al Gobierno, el Partido Socialista, con mucho gusto entraría en el debate de la financiación, pero quizá no sea éste el momento más oportuno. El Plan General de Infraestructuras incorporará un capítulo dedicado exclusivamente a este tema, donde intentaremos plasmar de una forma sensata y razonable las opciones que tiene el país a la hora de financiar sus infraestructuras, sabiendo bien claro que habrá que financiarlas de alguna manera.

Como decía hace pocos días el Ministro de Transportes francés, dirigiéndose a sus ciudadanos —y hago mías sus palabras—: «Miren ustedes, si no quieren déficit, ni quieren impuestos, ni quieren peajes, yo no puedo hacer carreteras». Esa es un poco la receta a discutir. En qué parte lo hacemos sobre el futuro, en qué parte sobre el esfuerzo fiscal presente y en qué parte mediante precios.

He dicho muchas veces que un excelente modelo para mí lo constituyen las autopistas gallegas. Es una excelente combinación de esfuerzo fiscal y de aportación por parte del contribuyente. Tendremos que optar entre el modelo francés, que opta sistemáticamente por el peaje, y el modelo alemán, que opta sistemáticamente por impuestos. Entre una cosa y otra, en España tenemos ejemplos para todos los gustos.

Déjenme que les diga, de todas maneras, que lo que se llama autopistas de peaje privadas en nuestro país, no reúne las características de lo que se llama una infraestructura privada, porque las condiciones de la concesión son tales que realmente, aunque la titularidad patrimonial sea formalmente privada, no estamos ante lo que un analista internacional financiero riguroso calificaría de inversión privada, ya que son tales las ventajas, las ayudas, las garantías públicas que han recibido que son todo menos una inversión privada, que

se caracteriza por la asunción de un riesgo de perder el capital invertido, cosa que en este caso no se ha producido, sino que más bien se trata de actuaciones subsidiadas o concertadas desde el sector público, cuya privatización, a mi entender, no fue un acierto. Creo que hubiese sido mucho más positivo para el país mantener estas infraestructuras quizá de peaje, pero, en todo caso, de titularidad pública, como son las autopistas europeas.

Confundimos peaje con privado y «gratuidad» —entre comillas— con público, pero realmente ambos calificativos pueden declinarse de la mejor manera posible.

En cualquier caso, señorías, quisiera insistirles. Nueva contratación por valor de 370.000 millones de pesetas, relanzamiento del Plan General después de un parón y una ralentización dolorosa durante 1991 y un número de puestas en servicio, señora Diputada, con lo que podremos encontrar todos una España mucho mejor equipada, aunque sea, como usted misma me critica, con algunos meses de retraso.

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

Tenemos dos comparecencias más por tramitar. No hay un turno de réplica y sólo cabe una brevíssima aclaración, si es que alguna de sus señorías no puede resistirse a ella.

La señora Martínez Saiz tiene la palabra.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, evidentemente, no me puedo resistir a ella, porque el primero que ha intervenido ha sido el señor Ministro y ha sido él quien ha sacado el asunto de las inauguraciones y de las puestas en servicio, que no creo que sea la política del Ministerio para 1992, que creo que será que los Presupuestos se cumplan y no que se inaugure lo que ya nos ha vendido el Gobierno socialista año tras año. Nos pasan ustedes siempre las mismas... Como Queipo de Llanos, los mismos soldados para venderlos en distintas ocasiones, señor Ministro. **(Risas.— El señor Ministro de Obras y Transporte, Borrell Fontelles: Podría buscar otra comparación.)** La más oportuna, señor Ministro, como dice mi compañero.

Señor Ministro, usted es el que ha hablado de inauguraciones y en su intervención de ahora —que no me ha aclarado ninguna de mis dudas— ha venido otra vez a decir que está prisionero de la política de infraestructuras del Gobierno socialista, porque desde que llegó a su Ministerio no le gustó nada con lo que se encontró y ha tardado un año en intentar recomponer y sacar adelante ese parón que ha producido, porque no estaba de acuerdo con nada de lo que se encontró, con el desbarajuste y el caos con el que se encontró. Es evidente que usted ha tardado doce meses y veremos lo que va a pasar de aquí en adelante. Si llega usted a aspirar a inaugurarlas el año que viene, en vez de inaugurar mil kilómetros, diría que ha inaugurado 1.200 kilómetros, señor Ministro.

Yo lo que le he preguntado es qué pasa con los estudios de impacto ambiental; qué pasa con los proyectos del Plan Puente, que no sabemos cuáles se van a acoger a esos Fondos FEDER, de los que usted me promete que no se ha perdido ni un solo ecu, pero no me ha dicho por valor de cuánto ni cuántos proyectos; no ha dicho absolutamente nada. Es muy raro que no se haya perdido ni un solo ecu si sólo se ha contratado en estos quince meses 73 kilómetros de autovía, señor Ministro.

En cuanto a lo de mantenimiento, acondicionamiento y reposición del firme, usted sabe que este año aumenta la inversión a 60.000 millones porque con los mismos tiene que contratar la reposición del firme de todos los tramos de autovía que son desdoblamiento y que el firme de la carretera que ya existía está en las mismas condiciones que hace cuatro o cinco años, señor Ministro. Por tanto, no diga usted verdades a medias y que hemos introducido cuestiones que no eran de la comparecencia, porque el primero que las ha introducido ha sido usted.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna otra intervención? Brevísima, por favor.

Tiene la palabra el señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Muy brevemente, señor Presidente.

Me he leído muy bien el contenido de la comparecencia, que es sobre la política de carreteras del 92, y política de carreteras no es solamente la conclusión del I Plan de Carreteras, sino que es algo más; es adelantar algo que ya debía haber estado hecho, porque no solamente se debía haber acabado el I Plan de Carreteras, sino que el antiguo II Plan de Carreteras ya debía estar pergeñado y en discusión en esta Cámara, y no lo está.

Eso es lo que le planteé a usted, señor Ministro, que después de la cantidad de esfuerzos presupuestarios que se han hecho en estos años invirtiendo en carreteras, y eso lo reconozco (lo he planteado en mi intervención y lo vengo reconociendo en todas las que tengo desde que soy Diputado), ha sido, en gran parte, a costa de otras inversiones. Por tanto, el compromiso que tiene el conjunto del Estado con esta Cámara en cuanto a la inversión en carreteras es grande y no lo veo cumplido, sobre todo por el gran esfuerzo que ha hecho, no sólo el Gobierno socialista, sino el conjunto de los contribuyentes españoles para que se haga este plan de carreteras.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Muy brevemente. Una matización. Señor Ministro, por supuesto que este Diputado está encantado con que se hagan mil kilómetros y cuantos más, mejor; eso que quede muy claro. Nosotros estamos totalmente de acuerdo con que cuanto más se haga, mejor.

Segundo, no me ha parecido que haya dicho algo relativo a si va a haber alguna actuación en el año 92, y en esas previsiones de las que ha hablado del 93, al menos a nivel de decisión de anteproyecto, de proyecto, de trazado del tramo que enlazaría Honrubia con Caudete de las Fuentes.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Renuncio a seguir polemizando con sus señorías, pero no a contestar a la pregunta concreta que se me hace.

Ese tramo está en información al público. Hay una serie de alternativas de trazado. Cuando acabe la información al público se estudiarán las observaciones efectuadas y en base a ello se tomará la decisión oportuna en su momento y, a continuación, se contratará el proyecto para después pasar a contratación la obra.

Creo que este año, como mucho, podemos esperar, razonablemente, contratar el proyecto de construcción, que ahora no existe. No se puede licitar la obra si no tenemos el proyecto. Por tanto, lo más razonable es pensar que la obra se pudiera contratar a principios del próximo presupuesto.

— **SOBRE LA CRISIS GENERAL DE ASTURIAS, CON ESPECIAL REFERENCIA AL RETRASO EN INVERSIONES Y PLANES EN EJECUCION EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS PARA LAS COMUNICACIONES, ASI COMO SUS CONSECUENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES EN TODO EL TERRITORIO DEL PRINCIPADO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 213/000373)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia. Han pasado dos horas con la primera comparecencia y yo creo que deberíamos tramitar las dos comparecencias que quedan juntas.

Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: No tiene ningún sentido, señor Presidente. Los portavoces son distintos, las respuestas del Ministro son distintas y el orden de factores aquí no altera el producto más que para embarullarlo y confundir a la opinión pública. Salvo para otra cosa, no ganamos un minuto, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: En tal caso, espero que sus señorías se ajusten al tiempo reglamentariamente establecido.

Señor Ministro, tiene la palabra para plantear su posición respecto a la segunda comparecencia, para informar sobre la crisis general de Asturias, con especial

referencia al retraso en inversiones y planes en ejecución en materia de infraestructuras para las comunicaciones, así como sus consecuencias económicas y sociales en todo el territorio del Principado, planteada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, señor Ministro, para hacer una exposición al respecto.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señorías, señor Presidente, creo que más que informar de los retrasos, sobre lo que procede informar es de las actuaciones de las distintas áreas de actividad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de las nuevas actuaciones que se están diseñando, especialmente en materia de carreteras, como parte integrante del proceso de aplicación del plan para Asturias que el Gobierno ha lanzado, como ustedes saben, últimamente.

En materia de actividad del MOPT en Asturias destacan las carreteras, área en la que se ha realizado un gran esfuerzo en todos los programas establecidos en el primer plan general, que se evidencia en las obras que entrarán en servicio durante los años 1992 y 1993, así como en la próxima licitación o salida a información pública de varias obras de interés capital para Asturias y para su conexión con Santander y el País Vasco y con la Meseta. Así, en los años 1992 y 1993, a caballo de los dos años, se pondrán en servicio nueve obras que totalizan 87 kilómetros, con una inversión que ronda los 43.000 millones de pesetas. Nueve obras, 43.000 millones de pesetas, 87 kilómetros de infraestructura que son: el acceso al puerto de Avilés, que se pondrá en servicio el día 31 de marzo en el programa ACTUR; en el programa ARCE pondremos en servicio la variante de Arriandas el 30 de abril; en el programa de autovías, el 31 de julio pondremos en servicio el tramo El Cueto-Paredes-San Miguel, de 14 kilómetros, y el viaducto de acceso a Mieres y el tramo Baíña-Mieres se pondrá en servicio en septiembre. También pondremos en servicio en septiembre el tramo Llanes-Llovio, del programa RECO, con 33 kilómetros, y en autovías el tramo Mieres-Campomanes, de 16 kilómetros, con más de 7.000 millones de pesetas de coste, y finalmente, entre noviembre y diciembre otros 11 kilómetros de autovía en el tramo Las Segadas-Baíña, y en el programa de medio urbano La Vegona-Vegarrozadas, con 4 kilómetros de longitud.

En total, pues, 87 kilómetros, 43.000 millones de pesetas de inversión, nueve obras de gran incidencia entre las que destacan la de actuaciones programadas en el corredor oriental, que saldrán el próximo mes de abril a información pública, todos los estudios informativos ya realizados, Solares-Unquera, Unquera-Llovio, Llovio-Villaviciosa y Villaviciosa-Lieres, que representan 197 kilómetros de autovía, con una inversión estimada de 124.000 millones de pesetas. Insisto, en el mes de abril se someterán a información pública todos los estudios informativos de la autovía del Cantábrico, corredor oriental, por 197 kilómetros de trazado

y 124.000 millones de pesetas de inversión. Eso demuestra la priorización que se ha dado a las inversiones en Asturias, aparte de las que se pondrán en servicio —ahora me estoy refiriendo a las actuaciones que se van a iniciar— dentro de este programa de contratación e información pública de casi 200 kilómetros de autovía en el corredor oriental.

Ya les he indicado que contrataremos en los próximos Consejos de Ministros, esta vez en el territorio de Cantabria, pero dentro de la autovía del Cantábrico, el tramo Treto-Hoznayo, 21 kilómetros, con lo cual toda la autovía del Cantábrico habrá quedado contratada desde Torrelavega hasta Bilbao. Tendremos ya todo contratado y en ejecución.

En los accesos a la meseta se está continuando el desdoblamiento del túnel de Barrios, y en el 93 se adjudicará el desdoblamiento del túnel del Negrón, y se ha firmado un acuerdo con la Comunidad de Castilla y León para el estudio del tramo desde Onzonilla hasta Benavente, dando continuidad a la autovía Madrid-Benavente-Galicia, enlazándola en dirección a Asturias.

En el corredor occidental por la costa hemos licitado el día 6 de marzo el tramo Novellana-Cadavedo, con un presupuesto de 10.800 millones de pesetas. En el segundo semestre del 92 licitaremos la variante de Luarca, en el tramo Querúas-Otur, cuyo proyecto quedará redactado en el mes de junio.

Dentro de las actuaciones del medio urbano, en la ciudad de Oviedo el tramo Cueto-Matalablima, con una inversión de 9.000 millones de pesetas, se pondrá en servicio en el primer trimestre del 93, y en la ronda sur de Gijón, el tramo Lloreda a Piles será licitado en el segundo semestre del 92, con una inversión de 8.600 millones de pesetas, mientras que el tramo desde Piles hasta Arroes tendrá el proyecto redactado al principio del 93 y será licitado durante el mismo año. Creo que es un despliegue de inversión en carreteras en Asturias realmente demostrativo de la prioridad que se ha decidido dar y que se va a dar, con estos plazos, con estas actuaciones que el Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre, don Emilio Pérez Touriño, presentó en Oviedo hace pocos días.

En materia de ferrocarriles, en la red ferroviaria explotada por Renfe se están ultimando las obras del tratamiento integral de las líneas de Asturias, que se finalizarán con la renovación del tramo hasta Malvedo, por 1.400 millones de pesetas, y las obras complementarias por el ajuste de servicio de la doble vía de León a La Robla.

En FEVE se están desarrollando las obras correspondientes al PTC para Asturias, habiéndose realizado obras por un importe de 3.700 millones de pesetas, en ejecución por 1.500 y proyectos preparados para una inversión de 4.400 millones de pesetas.

En relación con otras actuaciones ferroviarias de mayor trascendencia, se ha terminado el estudio encargado por el Principado de Asturias a la constructora Ineco para analizar la necesidad de una variante, en función tanto de las condiciones de capacidad de la actual in-

fraestructura ferroviaria, como de la evolución previsible de la demanda en relación con la economía del Principado. Ese estudio está siendo objeto de análisis por parte de la Dirección General de Transportes Terrestres.

En materia de puertos, vamos a invertir en los puertos de Gijón y Avilés, durante el año 1992, 3.200 millones de pesetas, de los cuales 2.200 en Gijón.

En el aeropuerto de Asturias solamente se han realizado inversiones en comunicación y acondicionamientos, que se continuarán durante el 92, pero no son necesarias mayores inversiones.

En creación de suelo para las industrias se está actuando en cuatro polígonos, con una inversión prevista, entre el 92 y el 96, de 13.000 millones de pesetas, de los cuales 800 lo serán en el 92.

En calidad de aguas se invertirán 18.600 millones de pesetas, de los cuales en el 92 quedan por contratar 656 millones. En las obras de saneamiento de Gijón, según el acuerdo que tuve el honor de firmar el 15 de abril de 1991, se están ejecutando obras por importe de 1.100 millones en el 92 y 1.400 millones de pesetas a continuación. El PNIC generaría un volumen de obra adicional que está programada en este momento por un importe de 42.000 millones de pesetas.

En abastecimiento de agua y defensa de márgenes están en estudio una serie de actuaciones: cinco en la zona central de Asturias, por 2.000 millones de pesetas; ocho en Avilés, Oviedo, Gijón, Aller y Mieres, por un importe adicional de otros 8.800 millones de pesetas. Y en base al acuerdo firmado entre el MOPT y el Principado de Asturias, se están analizando también actuaciones de encauzamiento de ríos por un importe de 4.000 millones de pesetas.

En Telefónica se están analizando inversiones que se realizarán durante 1992 por valor de 10.200 millones de pesetas. En el período 92-96 Telefónica va a invertir 53.000 millones de pesetas, es decir, unos 12.000 millones de pesetas/año.

En materia de planificación y concertación territorial se está avanzando el proceso de negociación para establecer el plan intermodal para la zona central de Asturias; el consorcio de actuación urbanística y de transporte para Oviedo que, como ustedes saben, consiste en suprimir la barrera ferroviaria que implica para la ciudad las viejas instalaciones, y el consorcio para el transporte en el área central de Asturias. El convenio para eliminar la barrera ferroviaria de Oviedo fue iniciado por la anterior corporación municipal, y espero poder firmarlo próximamente con las autoridades municipales y autonómicas, como parte integrante de la remodelación del tejido urbano de la ciudad y de puesta en valor de viejas instalaciones de transporte público a las que hay que dar una nueva finalidad para ayudar a la transformación de la ciudad.

Esto, señorías, es lo que puedo decirles. Creo que son muy buenas noticias para el Principado. Puedo dejar a los Diputados que tengan especial interés el mapa de las actuaciones, identificando las que están en servi-

cio y las que están adjudicadas o en ejecución, los tramos a contratar y los que se van a someter a estudio informativo, insistiendo en que las que se van a someter a estudio informativo para finales del mes de abril, junto con las que van a ser contratadas y las que ya están en ejecución, implican la continuidad de todo el tramo de autovías desde Campomanes hasta Oviedo y desde allí hasta Pola de Siero, Lieres, Villaviciosa, Ribadesella, Torrelavega, Santander y al límite con las provincias vascas.

Este es el programa de ejecuciones en todos los ámbitos de actuación del Ministerio del que quiero destacar como elemento fundamental la acción concertada para la remodelación del sistema de infraestructuras ferroviarias y urbanísticas del gran Oviedo.

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

Por el Grupo Popular, que ha sido el solicitante de la comparecencia, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Ministro, esta comparecencia fue solicitada como consecuencia de la negativa del señor Vicepresidente del Gobierno de comparecer ante esta Cámara para informar del conjunto de conversaciones y acuerdos alcanzados por el Principado de Asturias para lo que se ha venido a denominar plan de reindustrialización o plan de relanzamiento de Asturias, y que ha obligado al Grupo Popular a pedir comparecencias individualizadas. Pero el marco de la comparecencia, señor Ministro, es justamente el objeto de la misma, que en este caso usted no ha querido afrontar en toda su precisión, porque es muy importante responder a lo que ahí se pide, a los retrasos en los que ha incurrido el Ministerio de Obras Públicas, y ahora el Ministerio de infraestructuras, en relación con esta región. Ahí en buena parte se encuentra uno de los factores que influye negativamente en el desarrollo de Asturias.

Por eso, señor Ministro, empiezo diciéndole que, a juicio del Grupo Popular, el Gobierno socialista, el Gobierno de Felipe González debe pedirle perdón a Asturias. Debe pedírselo porque el resultado de su gestión está colocando a Asturias en una situación regresiva. El PIB de Asturias ha pasado del año 1985 a 1989 del 2,80 de porcentaje sobre el total español al 2,71. Y en relación con la media española o con la media europea estamos perdiendo convergencia. Asturias está siendo apartada del proceso de convergencia. Su PIB en 1985 era el 68,30 de la media de la Comunidad Económica Europea, y en el año 1989 era el 68,10. Y no es por casualidad; es como consecuencia de las políticas que los Gobiernos nacional y regional están practicando y que tienen su expresión en las contradicciones de su política de cohesión. En un momento en el que se habla de ayudar a Asturias a salir de la crisis, resulta que en España cae en el año 1992 la inversión pública presupuestada el 17,5 por ciento, y este Gobierno, que habla de

cohesión, a Asturias le endosa una caída de inversiones del 40,1 por ciento: 23 puntos más que la media española. Y como paladín o gran valedor de esta política contraria a la cohesión y que le niega a Asturias el derecho a la convergencia, el Ministerio de infraestructuras en el año 1991 presupuestó 30.000 millones de pesetas de inversión para Asturias y en el año 1992, 17.900.

De manera que ustedes tienen que responder de las causas de esta situación, y a nuestro juicio una de ellas es el incumplimiento y los retrasos de la política de infraestructuras. Porque este Gobierno no responde del libro azul horizontal que usted ha presentado; responde de este libro amarillo vertical (**El señor Alvarez-Cascos Fernández muestra el libro.**) que aprobó esta Cámara a propuesta de ustedes. De esto es de lo que responde este Gobierno.

Si hacemos un repaso rápido a otras áreas antes de entrar en la de carreteras, quiero decirle que en materia de puertos llevan diez años incumpliendo el compromiso de dotar de autonomía portuaria a los puertos de El Musel y de Avilés; están practicando una política tarifaria que es disuasoria con los puertos asturianos y que está influyendo en que se desvíen tráficos a otros puertos; está discriminando no sólo la política de inversiones, sino la de subvenciones del Estado para financiar las inversiones, de tal manera que hay puertos de la fachada norte que reciben subvenciones del Estado, que han recibido históricamente en estos años en proporción de uno a diez, y el resultado es que en el último quinquenio han desaparecido de El Musel 13 líneas marítimas como consecuencia del conjunto de insuficiencias de la política portuaria practicada que está dejando a nuestros puertos sin tráficos.

El aeropuerto de Ranón ha pasado a ser un aeropuerto de segunda. Iberia ya no toca Ranón; Iberia es un privilegio para Galicia, para el País Vasco, Cataluña, Baleares, Comunidad Valenciana, Andalucía y Canarias. Asturias, compañía de segunda. Y, por supuesto, ni siquiera tiene la compensación de que ustedes hayan acelerado una vieja aspiración, ya que para que las compañías de tercer nivel, para las que hay demanda en Asturias desde hace mucho tiempo, ustedes tienen paralizada esa posibilidad de relanzamiento del uso del aeropuerto de Asturias.

En cuanto a la política ferroviaria, yo no voy a insistir en lo que es la discriminación más injustificable y clamorosa que ha cometido el Ministerio de Transportes con una región, un verdadero atropello del que en su día supongo que la historia les responsabilizará, porque yo quiero darle sólo dos datos, señor Ministro: cuando se elaboró el PTF (el que hoy ya no sirve para nada, porque aquí no se hablaba de la alta velocidad Madrid-Sevilla, sólo se hablaba de la alta velocidad en Brazatortas y en ancho español), cuando se hizo este inválido documento, Renfe-Asturias generaba el 15,66 por ciento del tráfico total de mercancías nacional. Pajares, cuya variante ha sido excluida, tenía 43,5 circulaciones diarias, mientras Despeñaperros, para toda

Andalucía, tenía 59,5, y ha sido desestimada la inversión necesaria para dotar a Asturias de una comunicación ferroviaria de nivel europeo.

Entremos en la política de carreteras, a la que ustedes se han comprometido y la que ustedes han incumplido. La autovía Oviedo-Mieres tenía que estar concluida en 1987, y en el año 1992, señor Ministro, todavía no va a entrar en servicio en su totalidad. En cuanto al tramo Oviedo-Campomanes, sobre el que hay algún error en su información, porque lo que han licitado no es Mieres-Campomanes, es Mieres-Pola de Lena, ni siquiera se sabe lo que quedará por completar para el año 1993 y, en todo caso, de ningún modo entrará en servicio en el año 1993, y ese tramo era la segunda fase del plan 1987-1991.

La autovía Oviedo-Pola de Siero tiene, reconocido por ustedes, el tramo Marcenado-Lieres sin licitar, a pesar de que anunciaron ustedes que se haría a finales del año 1991 en documentación parlamentaria remitida a nuestro Grupo, y estaba previsto este tramo para la fase 1984-1987. Llevan ustedes cinco años de retraso con un tramo sin licitar.

Mención aparte merece la carretera de occidente. La carretera de occidente, vital para comunicar Asturias con Galicia; vital para integrar territorialmente el ala más marginal de Asturias con el centro, estaba prevista para el período 1984-1987 y tiene el tramo Las Dueñas-Novellana licitado hace un año, con una maquinita enredando por la carretera, haciendo que se hace obra, sin haber iniciado las obras, porque una cosa es licitar y otra cosa iniciar, sobre todo cuando se sabe cuándo se va a cobrar, que es lo que se anuncia en ese programa que usted acaba de presentar en el que se licita, con cargo al presupuesto del año que viene y, claro, se cobra con arreglo al plazo en el que uno presupuesta y no con arreglo al plazo en el que uno anuncia la licitación. Por eso, esa política que nuestro Grupo acaba de decir, la política de Queipo de Llano, tardará muy poco en servir de engaño o para confundir a la opinión pública española, porque no se puede estar, desde el año 1984 o desde el año 1983, enseñándoles las mismas obras a los españoles: hoy la presento, mañana el proyecto, pasado la licito y, al final, los retrasos son los que les permiten a ustedes batir récords de retrasos. Su Gobierno bate el récord español de retrasos sobre las previsiones de ustedes, porque fíjese: carretera de occidente, folleto del MOPU, Novellana-Cadavedo —que usted ha dicho que ha sido licitado el día 6 de marzo—, decían ustedes: finalización prevista, mayo del 89 —folleto de ustedes, repartido por Asturias en febrero del año 89—. Y el otro tramo importantísimo Querúas-Otur, licitación primer semestre del 90, finalización prevista febrero del 90 (se refiere la finalización en este caso al proyecto); la licitación, primer semestre del 90. Usted ahora nos dice que, a lo mejor, en el segundo semestre del 92 lo van a licitar. ¿Y sabe lo que pasa, señor Ministro? Que en los Presupuestos del 91 y del 92, para la carretera de occidente han dedicado ustedes cero pesetas, en lo que hemos

aprobado los parlamentarios. Lo que usted nos anuncia es un compromiso ajeno a esta Cámara. Lo que hemos aprobado los parlamentarios para el 92 está aquí: cero pesetas para la carretera del occidente en el año 92 y cero pesetas en el año 91. Por eso, porque no hay presupuestos, no avanzan las obras y no se terminan las obras.

La carretera Gijón-Ribadesella es un caso todavía más triste. Estaba programada para la segunda fase, 1987-92: cero pesetas en los Presupuestos Generales del Estado a lo largo de todos estos años. Esta es una obra que ustedes exhiben periódicamente, juegan con los estudios previos, con las variantes de trazado, con las alternativas: cero pesetas. Actuaciones en medio urbano: la ronda sur de Gijón. Un día, año 1989, el MOPU asegura por escrito al Ayuntamiento de Gijón que la ronda sur comenzará en el año 90. Ahora va el Director General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre, señor Pérez Touriño, y dice que la primera fase saldrá a licitación este año; el mismo Ministerio y el mismo responsable. ¿Cómo va a creer la gente sus promesas y sus desconciertos? Pero es que, además, en Asturias hay otras actuaciones en medio urbano, otras travesías, de las que no hablan aquí y no han hablado en su información a la Junta General del Principado: la de Luarca —que está incluida en ese tramo que le he citado—, la de Grado, la de Navia y la de Villamayor. Me gustaría que usted dijera algo sobre lo que figuraba en el Plan General de Carreteras de eliminación de estas travesías, de las que nunca más se supo desde su inclusión en este documento.

Y con esto termino el repaso a lo que ustedes han incumplido, por lo que ustedes tienen que pedir perdón, usted como Ministro y el señor Presidente del Gobierno como responsable de su política. Porque ahora nos ha hablado de iniciativas nuevas, a las que quiero dedicar muy breves minutos para no excederme.

Ustedes han anunciado que el tramo Onzonilla—Benavente será de peaje, con lo cual ustedes van a convertir el tramo Madrid-Oviedo en el tramo con mayor porcentaje de peaje de toda la red radial española, superior al que hay de Madrid a Barcelona o superior al que hay de Madrid a Bilbao. No nos hagan esos regalos envenenados, señor Ministro, déjenos solos; porque, para convertir una iniciativa ministerial en un factor de disuasión del tráfico de mercancías y del establecimiento, es mejor que nos dejen solos. Regalos como éstos no le hacen ningún favor a los asturianos, van a alejar mucho más, en distancia real, a los asturianos del resto de España, van a afectar no a la convergencia sino a la divergencia de Asturias, que es lo que han practicado estos años, la divergencia de Asturias con el resto de España. ¿Por qué no se plantean, para relanzar el valle del Nalón, castigado por la reconversión de Hunos, la comunicación por autopista del valle del Nalón con la red de autopistas y autovías de la zona central de Asturias? Esa es una buena iniciativa. Anunciar una autopista que le dé salida por autopista al Valle del Nalón, bien por el lado de Mieres, bien por el lado de Oviedo

do o de Pola de Siero, elijan ustedes el camino. Eso es hacer por ayudar al Valle del Nalón a salir de la crisis.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, le ruego concluya.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Concluyo muy rápidamente, señor Presidente.

La autopista Unquera-Gijón es un cúmulo de noticias contradictorias en las que ustedes, antes de aprobar el compromiso del plan, plazos y presupuesto, están abriendo una curiosa polémica en la que yo no quiero entrar, como ya dijimos en el año 1989, hasta que esté el plan aprobado. A partir de ese momento, hablaremos del pintoresco debate sobre trazados en el que ustedes, con ayuda del SOMA-UGT, establecen una nueva teoría de la línea recta como camino más corto entre dos puntos. Tienen ustedes una auténtica teoría de cómo, por razones de interés político, se puede jugar con trazados de autopistas. Pero yo quiero que ustedes la incluyan en un plan, que comprometan plazos y presupuestos de una vez por todas para la autopista del Cantábrico entre Cantabria y la zona central de Asturias, y luego abriremos el segundo debate sobre los trazados para poner en evidencia lo que hasta ahora ha sido un juego irresponsable de intereses políticos contrarios a cualquier política de infraestructuras.

Por favor, no desconcierten a Asturias en sus comunicaciones con Galicia. Usted dice que ha estado el señor Pérez Touriño afirmando que ahora se estudia la prolongación de la autovía del Cantábrico hasta Galicia, pero es que este mismo señor Pérez Touriño ha estado el 21 de julio de 1991 para decir que el MOPT descarta que la autovía llegue a Galicia por su alto coste, y en las contestaciones a la portavoz de este Grupo Parlamentario ustedes excluyen de los trabajos encargados para estudiar los corredores el corredor que une Asturias con Galicia. Por tanto, ustedes no están trabajando sobre la autovía de Asturias con Galicia, no engañen ustedes a la opinión pública dejando abiertas unas esperanzas que no existen.

Un comentario final, señor Presidente. Yo le pediría encarecidamente que por limitaciones presupuestarias no pongan en juego la seguridad de las carreteras. Están ustedes construyendo carreteras mucho más inseguras que las que se construían años ha, y eso se demuestra con un simple recorrido y, desgraciadamente, señor Ministro, por el índice de accidentes que las zonas y los tramos inaugurados están ofreciendo. Le ruego encarecidamente que la economía presupuestaria no afecte a la calidad de los trazados y de las obras, pensando en la seguridad.

Señor Ministro, sobre esto es sobre lo que yo le pedía una respuesta, de sus responsabilidades. La esperanza para resolver la crisis no está en que usted acelere los retrasos, sino en que, anunciando que va a enmendar los errores anteriores, presente nuevos proyectos; de los nuevos proyectos no hemos oído una sola pala-

bra. Por tanto, con lo que usted ha presentado, insisto, sólo cabe pedir perdón a los asturianos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, para que no se malinterprete, quiero que mis primeras palabras sean para alegrarme de lo que parece ser el dibujo de un compromiso de su Ministerio en la realización de un conjunto de obras en Asturias. Pero a continuación, señor Ministro, tengo que decirle que otra vez nos encontramos con un retraso, y aquí bastante más importante. Si se examina la documentación que con relación a la comparecencia anterior se nos distribuyó, se ve claramente que las únicas zonas de Asturias que merecen la atención del Plan General de Carreteras son las que se refieren al tramo de Oviedo-Pola de Siero y, de Oviedo-Campomanes. Eso como actuaciones más importantes. Y si quizá buscáramos el porcentaje de todas las obras españolas en donde es mayor el retraso en la ejecución, coincidirían justamente con esos dos tramos asturianos.

Dicho esto, tengo que decir que en los años 1989, 1990 y 1991, en varias ocasiones, el Gobierno, a través de sus distintos responsables a nivel autonómico y central, vino a hablar de la autovía del Cantábrico y de sus posibles trazados y a envolver, de una forma un tanto vaga y difusa, el compromiso de realizar esa autovía del Cantábrico. Ahora mismo, señor Ministro, se nos dice que eso se va a sacar a licitación pública en esa dimensión de 197 kilómetros que corresponden a territorio asturiano, y yo, repito, me alegro de ello. Pero, señor Ministro, tuvo que ocurrir algo que Asturias no quería, que es el hecho de verse inmersa en una segunda vuelta de tornillo sobre la reconversión en sus sectores básicos, para que el Gobierno central atendiese las justas recriminaciones de Asturias. Lo que es peor, señor Ministro, cuando en ese plan de Asturias lo único que se hace es recoger los compromisos, más o menos explícitos y explicitados a lo largo de estos años, en un documento que todavía carece de un grado de concreción que permita hablar de un auténtico plan, porque un plan son compromisos concretos, con responsables, con dinero, con calendario, y eso todavía no existe; cuando en ese plan, y por lo que respecta a las competencias de su Ministerio, se recogen esos compromisos un tanto etéreos de estos últimos ejercicios y se traducen en un documento, también de una forma un tanto etérea, aunque no tanto como antes; cuando eso ocurre así, Asturias se ve colocada en una especie de escaparate respecto del resto de las regiones españolas, como una especie de modelo a seguir.

Eso de que de repente nuestra región se haya puesto de moda en el orden de las reivindicaciones, cuando los que vivimos en aquella tierra vemos qué poca realidad hay detrás de ese escaparate, indiscutiblemente, señor Ministro, nos coloca en una tesitura que no nos gusta. Primero, porque lo único que se está hacien-

do es querernos volver a vender lo que varias veces se nos habló a lo largo de estos últimos años. Segundo, porque nos coloca en la tesitura de tener que estar dando explicaciones a todo el mundo de que no es tanto lo que se nos da o lo que se nos promete, porque, de verdad, la realidad de ese plan de Asturias no es lo que parece ser, según algunos medios de información de carácter nacional. No nos gusta, señor Ministro.

Creo que lo importante es que el Gobierno se dé cuenta de que Asturias no tenía política industrial tampoco; de que el Gobierno había cometido una imprudencia temeraria, porque no había previsto lo que tenía obligación de prever, porque no había previsto esa vuelta de tornillo en sectores públicos y, por tanto, de responsabilidad directa del Estado, y no había dotado a Asturias de las infraestructuras y del capital social básico para compensar los puestos de trabajo a fin de hacer posible que la iniciativa privada se sentase en Asturias.

Nadie se había planteado la pregunta, muy simple de formular y un poco menos simple de contestar, de por qué la iniciativa privada parece escaparse de la región asturiana. Ello se debe a que no tiene Asturias las dotaciones precisas en comunicaciones, en suelo industrial, en formación profesional y, obviamente, cuando ahora se nos lanza un plan y vemos recogidas ahí muchas de las cosas que tantas veces se nos ha prometido, lo único que manifestamos (y queremos que nos acompañe el Gobierno a decir eso al resto del territorio nacional) es lo siguiente: que lo que se está haciendo con Asturias es rectificar una serie de ausencias, una serie de retrasos, pero, nada más. Todavía hay muchas más cosas que hacer. Por eso me voy a remitir, en un momento, a las grandes ausencias que tiene ese plan del que usted, señor Ministro, nos ha hablado.

En primer lugar me voy a referir a la variante ferroviaria. Sin remontarme a años atrás, en estos momentos Andalucía le da al tráfico nacional el 13 por ciento y Asturias el 10 por ciento, del tráfico. Hace años era el 15 por ciento, ahora es el 10 por ciento, frente a Andalucía que tiene el 13,2 por ciento.

Pues bien, en Asturias no se dota la variante de Pajares y se le está dando quinientas vueltas a ese tema. Se está hablando de estudios desde hace varios años. Parece algo tremendamente difícil de hacer, cuando, sin embargo, se toman decisiones con una rapidez impresionante, a propósito de la comunicación con Andalucía, de la que nos alegramos; pero no hay correlación ni correspondencia entre lo que son las necesidades y las posibilidades de Asturias y lo que son las posibilidades y las necesidades de otra región.

La autovía de las Cuencas y la salida por el Puerto Tarna también es importante y ésta es una gran ausencia. La autonomía de los puertos de Gijón y Avilés nos permitirían movernos con mayor independencia, establecer una política comercial y responder a la vocación de transporte marítimo que tienen esos puertos. Y el relanzamiento del Ruta de la Plata, para tratar de convertir a los puertos asturianos en una auténtica bisagra entre modos de transporte, para tratar de convertir

al territorio asturiano en un receptáculo de mercancías, de materias primas que, a lo largo de la frontera con Portugal, pudieran llegar, vía Benavente, hasta Asturias. Si no, señor Ministro, usted que ha hablado en varias ocasiones en el Congreso sobre la ordenación del territorio, se va a encontrar con una realidad verdaderamente trágica en nuestro país, y es que está muy desarrollado el Este a costa de un infradesarrollo del Oeste. Si se examina bien el mapa industrial de España, se ve claramente que el Este y el Oeste están absolutamente desequilibrados, cuando podemos perder en el futuro la oportunidad que nos da esta conexión con Portugal y la posibilidad, por tanto, de que Portugal se busque otras vías distintas en vez de utilizar la española para comunicarse con el resto de los países comunitarios.

También una alarma, señor Ministro, y es justamente el tramo de Onzonilla-Benavente y el hecho de tener que pagar un peaje. ¿Por qué otro sitio puede ir el transporte de Asturias? No hay otra posibilidad. Es como una especie de cuello de botella, necesariamente tiene que ir por ahí. Señor Ministro, si ya a una de las autopistas más caras de la geografía nacional, que es justamente la del Valle del Huerna, le añadimos ahora la necesidad de pagar otro peaje por el tramo de Onzonilla-Benavente, resultaría cierto que Asturias se está alejando cada vez más del mercado nacional, del mercado comunitario y, en definitiva, de su integración con el resto del territorio.

Termino, señor Ministro. De verdad pienso que es hora, ya que se ha ignorado a Asturias tantos años, de que no se pretenda inflar el plan de Asturias y, por el contrario, no se reconozca que no es más que un receptáculo para que, todavía sin concreción suficiente para poder llamarse plan, se estén recogiendo lo que eran compromisos ya antiguos del Gobierno y que aún se quedan muy lejos de la realidad que merece el territorio asturiano.

Yo quisiera, señor Ministro, que recogiera estas ausencias que le he explicado, que se notan en ese plan, por lo que respecta a las competencias de su Ministerio, y esa alarma que nos suscita ese tramo que se quiere poner también de peaje.

Señor Ministro, menos tambor y gaita para acercarse a la tierra de Asturias, para hacer honor a la cantidad de años que Asturias ha aportado su esfuerzo constante al desarrollo español para, en definitiva, acercarse con seriedad a una tierra que merece esa seriedad.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Gracias, señor Ministro por su exposición.

Realmente no es su exposición lo que nos ha impresionado, porque conocíamos los contenidos de los programas y el propio protocolo de programa de industrialización y dinamización económica de Astu-

rias; lo que a mí como extremeño me ha impresionado mucho es el tono y el contenido de lo que aquí he oído. Parece que en Asturias se está en el límite, en eso de «último que apague y vámonos». Realmente a mí como extremeño, repito, me ha impresionado. Es un discurso que al Partido Popular se lo oímos hoy de Asturias, otros días de Valencia, otros de Andalucía, otros de Extremadura, depende de quién hable. Realmente no entendemos qué es lo de la política contraria a la cohesión; una cohesión, en el sentido en que se nos plantea hoy, para Asturias, otro día para Andalucía, otro para Extremadura, otro para Cantabria o Galicia o Castilla-León, y podíamos seguir con el vademécum, no de comunidades autónomas, sino de ayuntamientos; nos llevaría no a sumar cien, sino a sumar cientos y cientos de miles de cuentas que no casarían nunca.

Creo que hay que estar en los límites razonables y pienso que las actuaciones del Gobierno, tanto regional como nacional, están dentro de esos límites razonables del contexto en que nos movemos y del nivel de desarrollo de una Comunidad como Asturias, con los problemas que tiene de declive, y de los de otras comunidades que hay que atender y de la cohesión que realmente hay que hacer en nuestro país, porque no olvidemos que si nos fijamos en un dato, por ejemplo, de las comunidades afectadas por el FCI en su reforma, en las que están debajo del objetivo número 1, resulta que Asturias es la que está en cabeza con bastante diferencia sobre el resto, con todos los problemas que tiene, evidentemente problemas muy importantes que hay que atender y hay que continuar luchando por atender. Está en cabeza, incluso con problemas en la definición del FCI de casi salirse de la tabla o de la entrada en el reparto si se atendía a ese objetivo número 1.

Creo que no hay que maximizar las situaciones, sino relativizarlas en la realidad del contexto general del país, de las necesidades, del equilibrio general que deben tener las cuentas del país, las inversiones y los problemas de infraestructuras, que no sólo los tiene Asturias, sino muchas otras zonas del país, a las que hay que atender.

Antes hemos reconocido que en otras zonas del país también hay muchos retrasos, pero que se están solventando en éste y en el próximo ejercicio presupuestario. Se están relanzando las actuaciones a que el Ministro se ha referido en sectores tan importantes como carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, zona industrial, etcétera, y en la política de concertación sobre el problema de las grandes ciudades y del área central o del transporte de Oviedo.

No debemos pedir perdón ni a los asturianos, ni a los españoles, sino que redoblen su esfuerzo colectivo con nosotros, con el Gobierno y con el país para conseguir que esa cohesión llegue no sólo a Asturias, sino a todas las regiones españolas necesitadas de ella y que Asturias supere sus problemas. Debemos pedirles que colaboren, como lo estamos haciendo los socialistas, en las resoluciones de esos problemas y en la concer-

tación con otras administraciones, tanto en Asturias, como en otras zonas del país. Y, repito, no nos corresponde a nosotros pedir perdón por ninguna actuación del señor Queipo de Llano. A nosotros, que nos registren. Habría que pedir perdón en otros círculos sobre esas actuaciones o sobre esos temas.

Señor Presidente, señor Ministro, nosotros estamos, no diría que satisfechos de lo que se ha conseguido en Asturias, pero sí del nivel de consenso, de protocolos, de concertación que se está obteniendo para el relanzamiento de las inversiones infraestructurales en la región y convencidos de que eso debe ser compatible con el relanzamiento y la aceleración de inversiones en otras zonas del país.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra al señor Ministro, vamos a interrumpir la sesión por cinco minutos exactamente. **(Pausa.)**

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Estamos tramitando la segunda de las comparecencias y en este momento vamos a dar la palabra al señor Ministro para que responda a las cuestiones que se han planteado.

Tiene la palabra el señor Borrell.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Yo no puedo añadir más información a la que ya he suministrado, pero quisiera precisar algunos errores de apreciación sobre las fechas.

Dice el señor Alvarez-Cascos que la autovía Mieres-Campomanes todavía no ha sido objeto de licitación y que no se sabe cuándo se va a terminar, etcétera. Está licitada toda la obra hasta Campomanes y el último tramo se va a acabar en el primer trimestre de 1993. **(El señor Alvarez-Cascos Fernández: Está sólo un tramo.)**

En esa larga y fluida expresión, porque habla usted muy bien y muy aprisa, no siempre con precisión, pero en todo caso muy rápido, quizá la velocidad le hace... **(La señora Estevan Bolea: Muy bien.)** Sí, atendiendo a las formas muy bien, pero si nos paramos a analizar el contenido, las opiniones pueden diverger.

En este caso concreto, sus apreciaciones sobre los plazos de terminación de la autovía hasta Campomanes, lamento comunicarle que son totalmente erróneas, porque esa autovía está en obras y se va a acabar a finales de 1992 en todos sus tramos, salvo el de Mieres-Campomanes, que lo estará en el primer trimestre de 1993.

Creo que hay que insistir en la idea de que los proyectos que se han lanzado en este momento son sustancialmente distintos de los que en su día se diseñaron. Lo que usted llama retrasos perfectamente se podría tipificar mucho mejor como mejoras. Por ejemplo, en el corredor occidental, el enlace con Galicia está concebido ahora como una vía rápida, y si comparamos el diseño que se ha hecho de esta vía de

comunicación con el que estaba incluido en el I Plan de Carreteras, ello permite observar que el coste inicialmente estimado se ha multiplicado por diez y, por tanto, no estamos hablando de lo mismo.

Si se hubiesen hecho en su día esos proyectos diseñados inicialmente de una forma mucho más pobre en su concepción, desgraciadamente ahora se habría quedado Asturias subequipada con unas infraestructuras que no tenían el diseño de futuro que hoy estamos pensando que son necesarios. Los proyectos que están haciendo ahora incluyen trazados que quedan preparados para ser desdoblados cuando las necesidades lo demanden. El coste de estos proyectos es diez veces superior al estimado.

Por ejemplo, la licitación el 6 de marzo de 1992 del tramo Novellana-Cadavedo tenía un presupuesto de ejecución por contrato de 10.063 millones de pesetas, frente a los 1.000 millones inicialmente previstos. Eso es lo que se trata de poner sobre la mesa, si quiere usted informar a los asturianos. Si quiere usted organizar la marimorena y declamar brillantemente para ocultar la realidad del esfuerzo que en este momento se lanza para reactivar la inversión y equipar a Asturias, puede decir: Sí, pero había que haberlo hecho hace mucho tiempo.

Se está avanzando ahora de una forma mucho más activa, con un diseño superior en la calidad del trazado, con un coste mucho mayor y dando prioridad a las inversiones en Asturias, frente a las de otras zonas.

La variante de Luarca estaba prevista para 1993 en los programas que teníamos a mitad de 1991 y se ha acelerado de forma que, con motivo del programa del Gobierno para Asturias, en el segundo semestre de 1992 se licitará, de acuerdo con un proyecto constructivo presupuestado, en 5.000 millones de pesetas.

En el corredor oriental saldrá a licitación, en el segundo semestre, el tramo de Octura-Marcenado-Lieres, que dará continuidad a los tramos ya en construcción de la autovía desde Oviedo a Pola de Siero.

En su conjunto, señoría, lo que el Gobierno ha decidido hacer ahora (así se ha comunicado y yo lo indico con muchísimo gusto en este momento) es una aceleración y priorización de las obras de inversión en carreteras en Asturias, con nuevos trazados sustancialmente mejores, con mayor diseño y mayor capacidad de futuro que los que habían sido considerados hasta la fecha. Estamos hablando de 197 kilómetros con una inversión de 124.500 millones de pesetas que serán sometidos, en el mes de abril, al preceptivo trámite de información pública para, a continuación, ser contratados. Se ha conseguido un acuerdo completo con el Ayuntamiento de Gijón y la Junta del Principado para que se puedan iniciar los plazos necesarios, para llevar a la práctica las actuaciones de las circunvalaciones de esta ciudad, con un presupuesto de 8.600 millones de pesetas el primer tramo, y 6.200 millones el segundo.

Puede usted intentar tapar la importancia que tiene este programa de actuaciones y su priorización en un

momento en el que estamos aquilatando escrupulosamente todas las prioridades, porque nos movemos en un contexto presupuestario restrictivo, limitativo. No podemos hacerlo todo a la vez y estamos dando prioridad a Asturias, alta prioridad, con proyectos nuevos, de mucho mayor coste para acelerar la conexión desde Oviedo hacia el Este, hacia Santander y el País Vasco, y estamos reformando la estructura de los proyectos del corredor hacia Cadavedo-Luarca-Ribadeo, que ciertamente no está, hoy por hoy, diseñado como una autovía, pero sí con un trazado y un diseño que puede permitir en su día el desdoblamiento, si así fuera necesario.

En cuanto a su teoría de que construir una autopista que dobla una carretera que está calificada como de categoría A —usted sabrá perfectamente lo que eso quiere decir— en el tramo Onzonilla-Benavente es una forma de aislar más una región, francamente es una teoría, señoría, cuando menos peregrina, porque usted sabe perfectamente que en el corredor entre Oviedo y Madrid, desde Benavente hasta Adanero, el enorme esfuerzo de inversión que se ha hecho en convertir en autovía gratuita, con características de autopista en un 99 por ciento del corredor y con la inversión de 35.000 millones de pesetas entre Mieres y Campomanes, más el desdoblamiento de los túneles de la autopista de Campomanes-León, implica un volumen de inversión en ese corredor realmente extraordinario, sobre el cual, señoría, no habría que escupir, no habría que despreciarlo como si fuera algo por lo que hubiese que pedir perdón; no.

Es posible que en Asturias, como en muchas partes del país, señorías, las previsiones del plan ambiciosísimo 1986-1991 no se hayan podido cumplir en sus plazos iniciales. En algunos trazados esto ha significado la posibilidad de mejorarlos sustancialmente. No estamos hablando del mismo corredor occidental hoy que en 1986. Estamos hablando de un diseño diez veces superior en coste y, por lo tanto, en capacidad y en perspectivas de acondicionamiento permanente de la evolución de la demanda que soporte esta infraestructura. Yo creo que no se quiere volver a vender lo que se ha vendido. Se quiere de nuevo dar hoy a Asturias una prioridad que en los programas del Ministerio no tenía ayer; volver a priorizar las inversiones, cambiando los calendarios de actuación para llevar a la práctica el programa del Gobierno para Asturias, dando hoy a esa región, repito, una mayor prioridad. Eso es una buena noticia para la región, y sería bueno que aceptáramos todo como es. El volumen de inversión en el corredor oriental, los 197 kilómetros de autovía que enlazarán Oviedo con la red de autopistas francesas y la máxima preferencia que se le ha dado, creo que son buenas noticias para Asturias, y debieran ser aceptadas por todos los partidos políticos como lo que son: situar a Asturias en la punta de las prioridades inversoras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el contexto de los recursos de los que dispone.

Los puertos de Gijón y Avilés, señor Rebollo, van a

pasar a ser, con la nueva ley de puertos, entes públicos, con la misma autonomía de la que disponen hoy los puertos de Bilbao y Barcelona, aspecto de esta Ley de Puertos del que nadie habla. Todo el mundo protesta contra ella, como si fuese a cercenar la autonomía de los puertos, cuando en la práctica lo que hace es mantener la que tienen los cuatro puertos autónomos y darla a los que no la tienen, a todos los puertos que son hoy organismos comerciales, que pasan a configurarse como entes públicos sometidos al derecho privado en su gestión, y, claro está, dentro de la política portuaria general que supongo que nadie va a pensar que un Estado no deba tener, como si hoy en día los puertos de Bilbao y Barcelona no estuviesen sometidos a la tutela del Gobierno a través de la Dirección General de Puertos como entes públicos que son, que elaboran sus PAIF, que aprueba finalmente el Parlamento.

Renuncio a entrar a discutir si los plazos son los que se dijeron que eran, si los proyectos han mejorado caso a caso, pero sí quiero insistir en que la noticia que el Secretario General de Infraestructura llevó a Asturias hace poco, plantea seriamente un proyecto nuevo en su diseño, en su coste y en la priorización que hoy le damos como cumplimiento del plan del Gobierno para Asturias, que no hace sino demostrar el interés que por la reactivación industrial y económica de esta región tiene el Gobierno socialista. **(El señor Alvarez-Cascos Fernández pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alvarez-Cascos, tiene que ser una intervención brevísima, porque no hemos tramitado conjuntamente las dos solicitudes de comparecencia y vamos a empezar muy tarde la última. Por tanto, le ruego la máxima brevedad.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: El señor Ministro debía conocer el Reglamento de esta Cámara, que a mí me obliga a hablar contra reloj y a su señoría le permite hablar holgadamente. Si estuviéramos en la posición inversa, usted sería el que se atropellara y yo el que pudiera hablar sosegadamente, pero son las reglas de juego, no las facultades de ninguno.

Señor Ministro, hay cambios en los que uno también incurre en responsabilidad. El que la llamada carretera de occidente sea tratada como primer tramo de autopista es algo de lo que ustedes se han convencido, siguiendo sus palabras, en estas últimas fechas, pero es algo que les viene demandando el Grupo Popular desde 1983, en que está planteado este proyecto en el Plan General de Carreteras. Y para que no crea que la valoración que yo hago de sus palabras es la del Grupo Popular, fíjese usted cómo «La Nueva España», el periódico de más tirada de Asturias, valora la comparecencia del señor Touriño. La noticia de la contratación del tramo Novellana-Cadavedo y Querúas-Otur se titula en columna marginal así: «A partir de julio, con cinco años de retraso». Esa es la noticia para Asturias, señor Ministro, no se empeñe en darle vueltas. Es la

noticia, lo que de verdad interesa en Asturias de cara al futuro, por lo que yo le hice comparecer para explicar los retrasos, y para que usted, además de justificar y plantear la rectificación de sus propios retrasos, anuncie las medidas complementarias para ayudar a Asturias a salir de la crisis. De esto es lo que hay que hablar, si es que un Gobierno quiere ser solidario con la salida a la crisis de una región. Evidentemente, ofreciéndonos más de lo mismo, volviéndonos a leer nuevos compromisos que cambian a los dos años los que ustedes mismos publican en sus propias ediciones con relación a las iniciativas que ya están retrasadas, no les creen los asturianos, no generan esperanzas en los asturianos aunque haya otras regiones que desgraciadamente estén peor que Asturias, lo cual tampoco nos sirve de consuelo.

Lo que hace falta, señor Ministro, es que, de una vez por todas, además de rectificar sus propios errores, sepan plantear el compromiso de futuro de esa política de convergencia sin excluir a nadie, porque para lo que yo le he pedido comparecer ha sido para que usted diga en qué medida la política de su Departamento va a ayudar a Asturias a salir de la crisis, y de sus palabras en esta comparecencia no hemos escuchado absolutamente nada que no sea repetir lo que ya conocíamos.

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, abundando en las palabras que dije antes —y que otros compañeros han repetido en esta sala—, simplemente quería decirle que si a Asturias se llega en estos momentos con la seriedad y la humildad de reconocer los retrasos, se gana en credibilidad y, al mismo tiempo, no se pone a Asturias en la tesitura de tenerle que pedir perdón al resto de las regiones de España. Tengo que decir esto porque el representante del Grupo Socialista, hablando de otra región, que es Extremadura, prácticamente decía que nosotros los asturianos estábamos fenomenalmente bien.

No nos pongan en la tesitura de tener que pedir perdón al resto de España cuando, en definitiva, las obras que ha relatado el señor Ministro son como las cuentas de un rosario, es decir, cada poquito, cada kilómetro, cada dos kilómetros, en razón a las dificultades orográficas de Asturias, una obra como la de Pola de Siero-Oviedo o como la de Oviedo-Campomanes, que es una obra normal en el número de kilómetros en otras zonas del territorio nacional, por lo que respecta a Asturias tiene que ser multiplicada por un montón de unidades, porque cada una de ellas tiene una singularidad propia. Se va tramo a tramo y luego, cuando se vende el producto, parece que se hacen muchísimas obras. En definitiva, no se hace más que Pola de Siero-Oviedo, Oviedo-Campomanes, y además con enorme retraso.

Repito que no pretendo yo ahora referirme al retraso para echar en cara nada a nadie, sino simplemente para que el Gobierno se dé cuenta de que si quiere te-

ner mayor reconocimiento, mayor fiabilidad, mayor credibilidad en el territorio asturiano, tiene que llegar con humildad reconociendo esto, y no poniendo a Asturias en la tesitura de tener que pedir perdón, porque en un plan para Asturias, al que todavía le falta una concreción importante, se están recogiendo un montón de compromisos ya adquiridos por el Gobierno, aunque fueran muy vagos. Aunque estamos de enhorabuena, porque ya tenemos ese compromiso más concretado, pero no lo suficiente todavía.

Señor Ministro, insisto, tenemos un territorio donde cuentan muchísimo las obras, porque hay mucha montaña y las dificultades orográficas son muy grandes, pero no tenemos la culpa de tener un territorio así y de que cuesten tanto esas obras por kilómetro. Todo esto son circunstancias de Asturias, que, en definitiva, deben llevar a que se estudien con especial cariño las dificultades de una región para poder estar, al igual que el resto de las regiones, metida en un entorno nacional donde se pueda hablar, de verdad, de un mercado único y de una conexión con los mercados europeos.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Muy brevemente, para contestar a la alusión del representante del CDS.

Quiero decir, simplemente, que no ha sido la intención de este portavoz ni del Grupo Socialista plantear un enfrentamiento entre regiones. Queríamos constatar únicamente la relativización de los problemas, ampliar un poco el campo de visión de la foto y decir —también lo he manifestado en mi anterior intervención— que estamos de acuerdo con esos esfuerzos colectivos que hay que hacer por mejorar la situación en Asturias, como en otras zonas del país. Quería ampliar la foto para que no fuera excesivamente reducida y no centrarnos solamente en un problema que es muy general, ya que el Gobierno tiene que intervenir también en las demás regiones.

— **SOBRE EL VIAJE EFECTUADO EL DIA 6 DE ABRIL DE 1991 PASADO, A LA PROVINCIA DE HUESCA, VISITANDO LA ZONA DE CANFRANC, ASI COMO LOS OBJETIVOS, FINALIDADES Y COMPROMISOS QUE MOTIVARON DICHA VISITA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 213/000239)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la tercera de las solicitudes de comparecencia para informar en relación con el viaje efectuado el día 6 de abril de 1991 a la provincia de Huesca, visitando la zona de Canfranc, así como los objetivos, finalidades y compromisos que motivaron dicha visita.

Tiene la palabra, para suministrar esa información, el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): El viaje a que se refiere la comparecencia solicitada se programó con la finalidad de conocer la ubicación y el proyecto del túnel de Somport, habida cuenta de mi reciente llegada al Ministerio y de la inmediata firma a que se iba a proceder del convenio con el Gobierno francés. Por su proximidad, quise visitar la estación ferroviaria de Canfranc, que, como saben, tiene interrumpido el tráfico ferroviario por la parte francesa desde 1970. También visité las obras en ejecución y proyectos futuros en el corredor del eje pirenaico, en la conexión entre Huesca y Cataluña. El viaje se planteó, por lo tanto, como un viaje de trabajo, en el que me acompañaron responsables políticos y técnicos del Ministerio con competencia en la ejecución de estos proyectos y en la colaboración con la delegación del Gobierno en Aragón. Estas son las razones. Aunque no tenga en concreto que ver con la solicitud de comparecencia, creo que debo aprovechar la ocasión, si me lo permite la Presidencia, para explicar sucintamente la situación del proyecto del túnel de Somport y cómo ha evolucionado desde esta visita, con la que quise marcar mi interés por ese proyecto, por el desarrollo de las infraestructuras en Aragón, por la comunicación de Huesca con Francia, por la comunicación de Huesca con Cataluña, por el equipamiento de una provincia afectada por un proceso de despoblación que sólo inversiones en infraestructuras pueden ayudar a contener y a cambiar. A todo ello le quise dar, desde el principio, el mayor apoyo político y el mayor realce, como lo demostró la firma en abril de 1991, inmediatamente después de mi llegada al Ministerio, del convenio con el Ministro de Obras Públicas de Francia, la realización del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la aprobación técnica del proyecto de construcción en febrero de 1992, la publicación en el BOE del concurso restringido, el 28 de abril de 1992, el fin del plazo de presentación de proposiciones —concluirá el 28 de abril—, y la previsible selección de la empresa adjudicataria en otoño de 1992 con un objetivo ambicioso, que no sé si podré conseguir, pero que en todo caso me lo planteo, que es la posibilidad de que las obras se inicien en los primeros meses de 1993, en la primavera. En todo caso, antes de Semana Santa de 1993 me gustaría ir de viaje a la provincia de Huesca para asistir al inicio de las obras de perforación de ese túnel, que para mí es importantísimo para comunicar Aragón, y en general la provincia de Huesca, con Francia. Saben ustedes que el túnel tiene un coste de 16.000 millones de pesetas, para el que recibiremos una importante financiación presupuestaria proveniente de la Comunidad Económica Europea y su plazo de ejecución es de 48 meses.

Quise que la presencia del Ministro, en lo que fue mi primer viaje de trabajo a tierras de Aragón y también mi primer viaje de trabajo fuera del Ministerio a cualquier lugar de España, marcara la importancia que el Ministerio quiere dar a proyectos que no estén relacionados ni con Sevilla ni con Barcelona, sino con otras

actuaciones con un gran poder de vertebración del territorio y para conseguir un desarrollo territorial más equilibrado.

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

Por el Grupo proponente, el señor Mur tiene la palabra.

El señor **MUR BERNAD**: Muchas gracias, señor Ministro, por su breve explicación.

Realmente, yo presenté —y en esa fecha tuvo lugar la entrada en Comisión— la petición de comparecencia el 17 de abril de 1991, o sea, que hace casi un año que pedí su comparecencia aquí, como dice literalmente, para que nos contara los objetivos, las finalidades y los compromisos que usted había adquirido en aquel viaje —cuya calificación todavía no acabamos de comprender— que había realizado a la provincia de Huesca.

Yo creía que el hecho del retraso de casi un año en su comparecencia, que evidentemente no dice nada a favor de la agilidad de las respuestas en esta Comisión, iba a tener una ventaja añadida, y era que, dado el tiempo transcurrido, íbamos a tener muchas más novedades que si hubiera venido a esta Comisión al mes o a los dos meses, que hubiera sido lo normal.

Pero a pesar de su buena voluntad, que yo agradezco, pocas cosas nos ha podido contar que no estuvieran ya, por lo menos, «vendidas», entre comillas, a raíz de aquel viaje que usted hizo. Viaje que no es que sea lo más importante; lo más importante es el estado de las obras; cuándo se va a iniciar el túnel; de dónde va a salir el presupuesto, porque este año no hay una peseta ni un duro; qué pasa con el ferrocarril; qué pasa con la conservación del edificio de la estación de Canfranc, que como usted vio perfectamente, a pesar de lo bella que es, está en ruinas, etcétera.

Pero realmente, en cuanto al viaje sí, me gustaría hacer un pequeño inciso, simplemente para que quede constancia y tengan conocimiento sus señorías. Fue un viaje que no se puede calificar de privado o de fin de semana del señor Ministro. Era un sábado de un día evidentemente precioso en el Pirineo de Huesca, porque estaba nevado, y la visión desde el helicóptero en el que usted llegó yo creo que era muy bonita. Yo no sé si era un viaje de partido, porque evidentemente estábamos ya al inicio de la precampaña electoral de las elecciones autonómicas y fue usted acompañado de la plana mayor de su partido político, y con la ausencia total y absoluta de los representantes del Gobierno aragonés —repito total y absoluta—, y fue un viaje oficial dado que usted utilizó todo los medios y toda la parafernalia que tiene a su disposición un Ministro cuando viaja como tal Ministro del Gobierno de la nación.

Yo creo que fue una mezcla de las tres cosas, un viaje privado de fin de semana, puesto que parece ser que usted ese mismo día se fue hacia tierras leridanas, de las que es usted oriundo, y tiene perfecto derecho, evi-

dentemente, a visitar el fin de semana; fue un viaje de partido, porque estuvo usted acompañado de todos los miembros del Partido Socialista de Aragón, incluso algunos de los que ya no ejercen responsabilidades en Aragón apareciendo aquel día por allí casualmente (yo tengo aquí un «dossier» de fotos muy bonito, incluso ha salido usted bastante favorecido rodeado de todos los gerifaltes socialistas en aquel día), y tuvo también algo de oficial, porque se pusieron a su servicio todas las fuerzas del orden público...

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): ¿Qué es eso de gerifaltes socialistas? ¿Qué es ese lenguaje, señoría?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, por favor.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE** (Borrell Fontelles): ¡Ya está bien, hombre!

El señor **PRESIDENTE**: Está usted en el uso de la palabra, señor Mur.

El señor **MUR BERNAD**: Señor Presidente, yo no suelo interrumpir...

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Pero suele insultar, por lo visto.

El señor **MUR BERNAD**: Perdón, pero la palabra «gerifalte» no creo que sea un insulto.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Pues yo sí.

El señor **MUR BERNAD**: Si usted lo ha entendido así, lo lamento mucho, pero no ha sido dicha con esa intención.*

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Le agradezco la rectificación.

El señor **MUR BERNAD**: Lamento mucho haber herido su susceptibilidad y su sensibilidad, señor Ministro, pero todos tenemos sensibilidades y susceptibilidades.

¿Puedo continuar, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mur, está en el uso de la palabra.

El señor **MUR BERNAD**: Muchas gracias, señor Presidente.

Yo no sé si seguir leyéndole algo que ya no es mío, pero que sería muy ilustrativo. Es una columna que viene en «El Heraldo de Aragón» del domingo día 7, y que

se titula «Que viene el Ministro». Quizá por lo avanzado de la hora y lo larga y dura que ha sido esta comparecencia, yo también comprendo que el señor Ministro pueda estar muy susceptible a estas horas, pero evidentemente aquí se decía que usted había llegado en helicóptero, con una hora de retraso sobre el horario previsto, como es normal en un Ministro, etcétera.

Lo importante como he dicho, aparte de aquella puesta en escena preelectoral, es saber si aquellos compromisos, si aquellas promesas, si todas aquellas bellas palabras que usted dijo a los medios de comunicación a raíz de aquel viaje, van a tener realidades, si van a tener presupuesto y si se van a cumplir, o solamente eran unas promesas electorales o quizá unas promesas que se hubieran cumplido en función de quién hubiera gobernado la Comunidad Autónoma de Aragón, que a lo mejor ésa también es una lectura que nosotros vamos a hacer muy pausadamente; una lectura para saber si las promesas preelectorales de los viajes oficiales del señor Ministro tienen algo que ver con el color político de los partidos que pueden gobernar las comunidades autónomas afectadas. Porque, desde luego, no nos gustaría que estas obras tuvieran ninguna desviación, ni en el tiempo ni en el presupuesto, porque en este momento en esa Comunidad Autónoma no gobierne el Partido Socialista. Yo supongo que no; yo supongo que el señor Ministro es Ministro de todos los españoles y, por tanto, también para la Comunidad Autónoma de Aragón.

De todas formas, yo creo que algunas cosas ha hecho, y como ha hecho algunas cosas bien, también se las voy a reconocer. Pero, evidentemente, señor Ministro, usted estará de acuerdo conmigo en que ya llevamos retraso sobre las previsiones iniciales, y que una obra de esta envergadura y de esta trascendencia desde luego no puede tener más demora de los años y años que ha venido teniendo. La demora viene dada principalmente porque no hay presupuesto disponible, y mal se van a poder hacer las obras si no hay presupuesto disponible.

Usted ha hablado ahora de que se va a licitar en la primavera del año 1993, cuando ya se había dicho que iba a ser a principios de 1992; después, que a final de 1992. Vamos a hacer un seguimiento para saber de verdad cuándo van ustedes a licitar esta obra.

El tema que nos preocupa no se agota simplemente en el túnel carretero del Somport, que además es un túnel internacional y depende de la voluntad de dos Gobiernos de dos Estados, y no se agota allí, porque tendría poco sentido esta obra importante y de gran coste si no tuviera el enlace o la previsión de la autovía que tendría que unir Somport con Huesca, con Zaragoza, con Teruel y con el levante; una obra que sabe usted que es obligada para rentabilizar la inversión del túnel y sobre la que hay tantas expectativas creadas, pero que hoy por hoy no han pasado de expectativas.

También me gustaría —porque aquel viaje lo contempló— saber qué ocurre con la siempre pedida y nunca obtenida apertura del ferrocarril internacio-

nal del Canfranc. Ya sé que depende, igualmente, de la voluntad de dos Gobiernos de dos Estados, pero me gustaría saber cuál es la postura del Gobierno de España expresada a través del Ministro de Obras Públicas —que supongo que es el competente específico en esta materia— sobre las gestiones, las presiones o las conversaciones que se hacen con el Gobierno francés. Y también algo que podría parecer menor en este maremágnum de cifras que esta tarde se ha manejado aquí, y son unos cien millones de pesetas que, al parecer, se habló de que se podrían utilizar para mantener o para evitar la ruina a la que está abocado el edificio de la estación del Canfranc, incluso con la posibilidad de que Renfe convirtiera dicho edificio en un hotel al servicio, evidentemente, de los viajeros que llegan a dicha estación de Canfranc, con una previsión de futuro que pudiera servir para el día en que esa línea de ferrocarril se reabra.

Son cuatro cuestiones muy concretas, al margen de la cuestión incidental o procedimental del viaje. A mí, desde luego, lo que me importa —porque aquello ya es asunto pasado— es el fondo, y la verdad es que usted pocos datos nos ha dado. Solamente ha expuesto algunas expectativas, pero realmente creo que, siendo importante lo que ha dicho, es todavía tan importante o más lo que no ha dicho en orden a esas otras tres cuestiones que yo le he planteado.

Quiero reiterarle que yo no he tenido en absoluto la intención de ofender la sensibilidad socialista del señor Ministro y, si usted lo ha entendido así, yo retiro en este momento cualquier alusión que pudiera interpretarse de ese modo. Lo que deseo fervientemente es que el señor Ministro siga viniendo, cualquiera que sea el motivo del viaje, a la provincia de Huesca y que siga trabajando por que estos proyectos, en la provincia de Huesca y Aragón, se hagan realidad cuanto antes mejor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mur, por retirar el apelativo que, en cualquier caso, afectaría más directamente al Presidente de esta Comisión, que, efectivamente, asistió a ese viaje en representación de la propia Comisión de este Parlamento, y no creo que ningún Diputado piense que sea inadecuado que el Presidente de la Comisión asista y se desplace con representantes del Ejecutivo a visitar obras que afectan a las actuaciones de la misma.

El señor Villalón tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **VILLALÓN RICO**: Señor Ministro, relatar los hechos o los incidentes del viaje de hace un año me parece que va a sobrar, porque los ha dicho usted, se dijeron en su momento en la prensa y los ha manifestado el portavoz del Grupo Mixto. Parece ser que usted iba para conocer sobre el terreno el proyecto del túnel del Somport, aparte de otras obras como son la autovía Zaragoza-Somport, el túnel ferroviario, la carretera subpirenaica, fundamentalmente Sabiñánigo-

Fiscal, la estación de ferrocarril del Canfranc, etcétera. La impresión que dio en ciertos medios, sobre todo con las declaraciones de prensa que se hicieron en su momento, es que, más que un viaje de un miembro del Ejecutivo que iba a inaugurar alguna obra, aquello parecía una operación de imagen o de propaganda. Hay que darse cuenta que estábamos ya en plena precampaña electoral y usted seguramente fue a echar allí una mano a sus compañeros socialistas, y eso es lógico dentro de los partidos. Pero lo que no es lógico es que ese viaje sólo sirviera para eso, nada más; una imagen de maquillaje, un viaje simplemente para adornar ciertas cosas y para que los ciudadanos de la provincia de Huesca creyeran que, llegado el Ministro, aquello se iba a solucionar.

Seguramente me voy a repetir en relación a las consideraciones que ha hecho el Diputado señor Mur, pero me tengo que referir a la estación de Canfranc, respecto a la cual se dijeron cosas bastante paradójicas, como la posibilidad de que se modificara o reconvirtiera esa estación de ferrocarril en un hotel; que a instancia del gerente de Renfe en Aragón se iban a remitir cien millones de pesetas para mejorar esa estación, incluso se dio a entender que en conversaciones entre los Presidentes Mitterrand y González se había hablado de la estación, y se insinuó qué importancia tenía para que en un diálogo entre el Presidente de una nación y el Presidente del Gobierno saliera a relucir.

Señor Ministro, yo creo que todas estas cosas son preocupantes, porque a la larga no van a originar nada. Hay que hablar, por ejemplo, de que el proyecto del túnel carretero estaba antes de que usted fuera Ministro; realmente no ha cambiado nada, excepto, en el mes posterior, la firma del convenio con Francia. O sea, que no parece que sirviera para mucho, porque todo eso estaba previsto. Del resto de las cosas que se planteaban en ese viaje, todo sigue como está. Ha pasado un año escaso y sigue sin saberse qué va a pasar con el túnel ferroviario, la carretera Sabiñánigo-Fiscal, la autovía Somport, etcétera. En resumidas cuentas, habría que decir que para ese viaje no se necesitaban alforjas. Luego realmente no veo la necesidad de realizarlo.

Cuando uno se despierta de lo que son compromisos o promesas socialistas, se enfrenta con una realidad distinta. Hablando, por ejemplo, de la autovía de Somport, hoy se ha dicho aquí que todavía está sin terminar el Plan General de Carreteras que ustedes habían proyectado, pero me voy a remitir a un hecho en concreto en la provincia de Huesca, que es la carretera Nacional 240, denominada carretera Tarragona-San Sebastián. Hay allí un tramo de aproximadamente tres o cuatro kilómetros entre las localidades de Barbastro y Monzón que está abandonado desde hace dos años. Hicieron ustedes un programa de reposición y conservación de la carretera, y esos tres o cuatro kilómetros, repito, los abandonaron, ahí están, con un grave peligro para los vehículos que por allí circulan. Uno se pregunta: si ese tramo tan pequeño de tres o cuatro

kilómetros lo han abandonado ustedes, ¿cómo nos vamos a creer que van a construir una autovía? Son cosas que, como usted comprenderá, hacen que a uno le quede la duda de si pueden hacer estas cosas.

De la estación de Canfranc habría que decir algo parecido. ¿Cómo me voy a creer que ustedes van a iniciar conversaciones con el Gobierno francés para reabrir el túnel ferroviario de Canfranc y aprovechar la estación ferroviaria, si ustedes hace poco acaban de suprimir varios servicios ferroviarios con servicios de trenes porque dicen que la demanda social que hay en Aragón, fundamentalmente en Huesca y Teruel...?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Villalón, estos temas nada tienen que ver con la visita. Está usted hablando ahora de frecuencias ferroviarias y nos ha hablado también de Monzón y Barbastro. Yo le llamo a la cuestión.

El señor **VILLALON RICO**: Estoy estableciendo comparaciones entre lo que allí se preveía y lo que son las realidades en Aragón.

El señor **PRESIDENTE**: Le llamo a la cuestión, señor Diputado.

El señor **VILLALON RICO**: Si el Presidente me dice qué es lo que tengo que decir, continuaré, pero yo rogaría al Ministro que no dirigiera el debate de la Comisión, porque tengo entendido que quien dirige los debates es el señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Los debates los dirige el señor Presidente, y le ha hecho simplemente una llamada a la cuestión. La cuestión es informar en relación con el viaje efectuado el día 6 de abril de 1991 pasado a la provincia de Huesca visitando la zona de Canfranc, esa es la cuestión.

El señor **VILLALON RICO**: Esa es la cuestión, y es que en su momento se habló de ciertas cosas que no han ejecutado ni modificado en relación con aquel viaje, y estoy haciendo comparaciones con otras cosas que están sucediendo en Aragón.

Lo mismo tendría que decir de otros proyectos del Ministerio, por ejemplo de embalses, donde los bandazos a la hora de proyectar son continuos: primero hablan de un embalse y luego hablan de otro. El señor Ministro recientemente inauguró las obras de un embalse en la provincia de Lérida con una capacidad de 400 hectómetros cúbicos, y parece ser que en Huesca, donde hay gran necesidad de construir embalses, ustedes no lo hacen, y lo estoy diciendo porque hace una semana, en esta misma Comisión, el Secretario de Estado no me dijo dónde se iba a realizar el embalse, qué capacidad tenía y, por fin, qué se iba a hacer en política hidráulica.

Ya termino para que el señor Presidente no se ponga nervioso. Pido por favor al señor Ministro que atienda al debate, porque si quiere que le digamos las cosas

que le gusten, nos vamos de aquí y ya está. Pero usted debe venir aquí a dialogar, no a enfadarse con nosotros. Sería la guinda de ese pastel de lo que son las promesas y no son las realidades. Lógicamente, me tengo que remitir a la perla de la declaración del Ministro días pasados, donde decía que no merecía la pena invertir en aquellas zonas que son demográficamente deprimidas.

Por tanto, tengo que señalar que aquella visita no sirvió para nada, que aquella visita no ha modificado en nada lo que estaba proyectado, y que aquella visita fue una visita de partido con intereses electorales y para nada con intereses para los ciudadanos de la provincia de Huesca.

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

El señor **MORLAN GRACIA**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia, y lamento que la misma se celebre en este tono porque yo esta mañana, cuando he comentado con otro compañero el contenido de esta comparecencia, pensaba que iba a haber la suficiente racionalidad como para retirar su presentación, pero resulta que los hechos son más tozudos que las intenciones. En este caso concreto, tengo que decir que a raíz de esta visita, que al fin y al cabo pone de manifiesto la voluntad política de hacer lo que esa visita va a traer consigo y que después se manifiesta en varios documentos a los que luego haré referencia, parece raro que se quieran sacar unas conclusiones que son auténticamente erróneas.

Efectivamente, en esa fecha se celebra una visita. Y tengo que decirle, señor Ministro, que privada o públicamente usted será siempre muy bien recibido en la provincia de Huesca. Como Diputado del Grupo Parlamentario Socialista valoro muy positivamente las acciones que se están llevando a cabo con esa nueva vía de penetración que va a haber en el Pirineo, que va a comunicar el sur de Francia con el resto de España a través de un túnel y de una autovía. Y como Diputado socialista por la provincia de Huesca no puedo sino valorar también muy positivamente todas las inversiones que se han llevado a cabo, tanto en carreteras, como en otras infraestructuras de regadíos que me imagino ninguno de los Diputados aquí presentes podrán olvidar y que desde luego, no podrán olvidar los dos portavoces que han intervenido precediéndome en el uso de la palabra.

Yo creo, señor Presidente, que en la visita a la que se ha hecho referencia y a la que se dan unos tintes electorales, que no los tiene, por pura responsabilidad del Estado, desde el momento en el que, al cabo de unos días, va a haber la firma de un convenio muy importante para Aragón y para el resto de nuestro país, en esa visita, repito, se plantea conocer «in situ» la necesidad de la construcción de ese túnel y ver la ubicación más idónea de cuál va a ser la boca sur del túnel de Somport.

Efectivamente, el día 25 de abril se firmó un convenio con el Gobierno francés. Ese convenio ha pasado por esta Cámara y tiene todas las bendiciones del Parlamento español, por unanimidad, para que siga adelante. Por tanto, se van cumpliendo todos los pasos que son necesarios administrativamente para que esas obras se liciten en el momento en que proceda. Desde luego, es cierto que en los Presupuestos de 1992 hay cien millones de pesetas, motivados por una enmienda presentada por el Grupo Socialista en su momento.

Si cogemos el túnel de Somport, vamos bajando hacia Zaragoza y hacemos referencia a la autovía Sagunto-frontera francesa, nos encontramos con que la propia Comunidad Autónoma, en un acuerdo sin precedentes con la Administración central, firma un protocolo de acuerdos suscrito, además de por el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministro de Obras Públicas y Transportes, por el Consejero de Ordenación del Territorio y por el Consejero de Hacienda de la Comunidad Autónoma, tendente a que la obra a que hago referencia se ejecute en el menor plazo posible. Es decir, hay una voluntad política de que eso se lleve a cabo.

Aquí se dice que no se ha hecho nada y que esa visita no trae ninguna consecuencia, cuando resulta que es todo lo contrario. Está trayendo, como consecuencia de ello, que todas las obras que estaban pendientes de ejecutar en este eje norte-sur de carretera se vayan llevando poco a poco a la práctica.

Como es lógico —todos sabemos a qué obedecen, como se redactan y cómo se llevan a cabo los proyectos de construcciones en carreteras—, tienen unos plazos, unos tiempos que, poco a poco se van cumpliendo y, en este caso concreto, se va haciendo con pulcritud y dentro de las previsiones establecidas.

Si hacemos referencia a otros puntos de la comparecencia, como es la estación de Canfranc, debo decir que en las visitas que este Diputado ha llevado a cabo como miembro de la circunscripción a la citada estación, en la que he estado reunido con el Ayuntamiento de Canfranc y con concejales de alguno de los grupos que están representados aquí en este momento, he observado que existe una voluntad de llevar a cabo una reordenación y una rehabilitación de esa estación. Hace falta llevar a cabo una serie de actuaciones urbanísticas que se están tramitando en estos momentos a nivel de Ayuntamiento de Canfranc y de Diputación General de Aragón, que, sin lugar a dudas, van a permitir que esa estación de Canfranc se encuentre en unas condiciones normales de habitabilidad.

De esa visita se han derivado una serie de actuaciones, de planteamientos, que sin duda lo que hacen es beneficiar a la provincia de Huesca, a todo Aragón, y lo que sí están propiciando es, como reconocían algunos sectores económicos de Aragón en fechas pasadas, y a través de los medios de comunicación, que el túnel de Somport, la autovía frontera francesa-Zaragoza-Sagunto, va a suponer un importante eje de desarrollo que va a beneficiar sobremanera a la provincia de

Huesca y va a traer consigo riqueza y calidad de vida. Por ello, tenemos que estar muy satisfechos los ciudadanos de Huesca, así como por las actitudes y la sensibilidad que ha tenido el Ministerio de Obras Públicas hacia los problemas que tenemos en esta provincia.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Mur, le agradezco mucho que haya retirado usted la expresión «jerifalte socialista». Se lo agradezco por cortesía parlamentaria y por cordialidad personal. Jerifalte en este país tiene unas hondas connotaciones fascistoides, al menos para mí, en la literatura que estoy acostumbrado a leer. Si usted no lo ha hecho, le aconsejo que lea a Gironella y sabrá lo que quiere decir jerifalte.

Mis compañeros socialistas no son jerifaltes, son Diputados, son alcaldes, son responsables de la Administración pública. No le debiera a usted sorprender que el Presidente de la Comisión de Obras Públicas del Congreso, Diputado, estuviera acompañando al Ministro en una visita al emplazamiento y al proyecto de un túnel que afecta a la tierra de la que es Diputado. No le debiera a usted sorprender que el Presidente de Icona estuviese presente en una obra que tiene un enorme impacto ambiental en el Pirineo. No le debiera a usted sorprender, si me conociera, que me pase todos los fines de semana, casi todos, recorriendo el territorio de este país viendo qué se está haciendo, qué hay que hacer, hablando con los responsables políticos.

Lamento, señoría, el insidioso tono que usted ha utilizado para intentar asimilar estos viajes a viajes privados de placer, por muy nevado que esté el Pirineo. Le aseguro que mi mayor placer es quedarme en casa los domingos, que constituye para mí el viaje más privado de todos los viajes privados posibles. Si me tomo la molestia de pasarme los fines de semana —porque el resto de los días estoy trabajando en el Ministerio, señoría— visitando las obras, hablando con los alcaldes, con los Diputados, con los responsables territoriales, es, quizá, por un excesivo sentido de la responsabilidad que creo que no se merece su tono.

Ese fue mi primer viaje como Ministro y quise que no fuera ni a Barcelona ni a Sevilla, quise que fuera al Pirineo como muestra simbólica de preocupación por una tierra que resulta ser la mía, de preocupación por una tierra que necesita inversiones para salir de un aislamiento secular y aprovechando que poco tiempo después tenía que ir a Francia a firmar con el Ministro francés un proyecto de conexión entre Aragón y Francia, que me parecía un elemento emblemático de una política de infraestructuras.

Creo, señoría, que ese viaje no se merece, en absoluto, el tono con el que usted lo ha planteado aquí. Le he interrumpido —y le ruego me disculpe por haberlo hecho cuando estaba en el uso de la palabra— porque no me ha parecido tolerable ni aceptable la forma en la

que usted estaba planteando las cosas. Mis compañeros socialistas no son jerifaltes de nada, y el Ministro de Obras Públicas y Transporte no va con la parafernalia de los Ministros. Va recorriendo el territorio con los medios que pone a su alcance el Estado español, y no hago un abuso de ellos ni los utilizo para otros fines distintos de aquéllos para los que tengo no el placer, sino la obligación de hacerlo. Quede bien claro, señoría, porque yo no estoy dispuesto a aceptar determinados tonos en las interpelaciones. Por eso me he permitido interrumpirle.

Acaba usted de decir en su réplica —no me ha entendido o no me ha querido entender— que he anunciado aquí hoy que el túnel del Somport se va a licitar en la primavera de 1993. O no me ha entendido o no me ha querido entender, repito, porque lo que yo he dicho, he leído y le puedo dar por escrito para evitar malentendidos es que, en febrero de 1992, fue publicado en el «BOE» el concurso restringido, una vez aprobado el proyecto de construcción para seleccionar contratista. Técnicamente esto se llama licitar. Lo que he dicho es que el 28 de abril de 1992, se acaba el plazo para presentar proposiciones, que, por lo tanto, en otoño de 1992 tendremos seleccionada la empresa adjudicataria, y que en los primeros meses de 1993 empezarán las obras.

Usted me interpreta diciendo que he dicho que voy a licitar la obra en abril de 1993, en la primavera. Por favor, señoría, entiéndame. Haga un esfuerzo para entenderme para que cuando vuelva a Aragón explique las cosas como yo las explico aquí. La obra está licitada. ¡Entérese! En otoño tenemos seleccionado al contratista. No hace falta tener dinero en el presupuesto de 1992 —lo he explicado multitud de veces— porque la primera anualidad es en 1993. En 1992, podemos poner cien millones decorativos en todo caso si por un azar, que no creo probable, el contrato se pudiera firmar en las vísperas de la Navidad de este año.

El proyecto del Somport es el proyecto de túnel transeuropeo que más rápidamente se ha concebido, se ha gestado y se va a efectuar. No es tolerable que ustedes estén todo el día colgados de la chepa de los retrasos del proyecto del túnel del Somport. Es el proyecto que más rápidamente se ha concebido. En diciembre de 1988, se toma la decisión de estudiar, conjuntamente con los franceses, el equipamiento del eje Pau-Zaragoza. En marzo de 1989, cuatro meses después, se presenta en la Comunidad Europea el proyecto del túnel. En abril de 1991, se firma el convenio entre los Ministros de España y Francia. Se hace el estudio de impacto ambiental. En febrero de 1992, se aprueba el proyecto de construcción y se publica el concurso restringido. En abril de 1992, vamos a seleccionar contratista y vamos a empezar las obras a principios de 1993. No es materialmente posible ir más aprisa, ni teniendo todo el dinero del mundo. No lo es.

Yo comprendo que ustedes tienen que venir aquí a excitar la sensibilidad regional y a contar la historia desvertebradora de España que cuentan todos los par-

tidos regionalistas: «Estamos marginados con respecto a los demás...». Yo lo comprendo, y si ése es el sustrato de su acción política, ¡allá usted con su proyecto político! Pero, por favor, no cuenten las cosas como no son y no trate de seguir alimentando una teoría, con adjetivos o sin ellos, que no se corresponde en absoluto con la realidad.

Después de visitar el emplazamiento del túnel de Canfranc y la estación de tren, seguí visitando todo el eje pirenaico. Y ya que le interesa saberlo, ¡pues sí!, me paré a dormir en mi pueblo. Esa fue la única parte privada de mi viaje. Espero que no le parezca mal. A continuación, seguí recorriendo todo el eje pirenaico hasta llegar a Barcelona, porque me interesa el eje pirenaico. Pero si quiere, le voy a dar la lista de todos los viajes que he hecho después, uno a uno, semana a semana, a ver si encuentra usted paisajes nevados que le hagan sospechar que son viajes privados.

En cuanto a la estación de Canfranc, sepa su señoría que el proyecto de reconversión en hotel se está realizando a nivel de estudio y que ha disminuido, desgraciadamente, el interés privado por el proyecto porque después de que Jaca 98 no ha sido seleccionada para los proyectos olímpicos, tenemos un problema de interés privado que Renfe no puede sustituir. Pero yo tengo el máximo interés en salvar esta estación. Así lo dije. ¿Qué quiere que le diga, que no tengo interés? Pues sí, tengo interés. Y vamos a hacer lo posible para que una remodelación sea compatible con el coste que tiene y con el interés urbanístico.

El túnel del Somport va a empezarse en los primeros meses de 1993. Yo desafío a alguien a que consiga empezar la obra antes. De manera que, por favor, dejen ya de contar la historia de que no se hace porque no hay dinero. ¡Ojalá todos los túneles se hicieran a esa velocidad!

En cuanto a la autovía de Zaragoza-Huesca, como usted sabe muy bien, hay un convenio con el Gobierno de Aragón por el cual el Gobierno del Estado va a priorizar la construcción de esta autovía, anticipándola a otros proyectos, dentro de una actitud de diálogo y de colaboración con el Gobierno de Aragón, que supongo que usted sabe que no es socialista. Por tanto, sus acusaciones insidiosas de que hacemos las cosas en función del color del Gobierno carecen de todo fundamento.

Yo le rogaré, señor Mur, que en el futuro cuando me interpele —y está en su derecho de hacerlo— trate de dirigirse a un Ministro en el ejercicio de sus funciones con el respeto que merece desde su función y desde su persona.

En cuanto a usted, señor Villalón, el pobre nivel intelectual de su actuación me hace redoblar mi paciencia al responderle. Señor Villalón, ustedes se pasan el día chillando contra el déficit de Renfe, pero cuando se trata de ajustar los servicios a la demanda aparecen protestando porque se ajustan los servicios a la demanda. ¿Sabe usted cuál es el nivel de ocupación de los trenes que han sido suspendidos temporalmente?

Un 10 por ciento de ocupación. ¿Sabe usted cuál es el coste de subvención por pasajero transportado? Nueve mil pesetas. Si quiere usted disminuir el déficit de Renfe, inevitablemente tiene que actuar sobre aquellos segmentos de la demanda en los cuales el servicio no está justificado. Usted aprovecha la interpelación que me hace para hablar de lo divino y lo humano, los trenes de Teruel y unas pretendidas declaraciones acerca de un consejo que, según usted, yo he dado a los empresarios para que no inviertan en Huesca. Señor Villalón, le desafío a que demuestre usted que estas declaraciones han sido hechas en alguna parte. Le desafío, y espero de su hombría de bien que si no las encuentra —que no las va a encontrar—, tenga usted la gallardía suficiente para decir a todo el mundo que esas declaraciones no existen, porque no existen. Yo le desafío a eso. Usted viene aquí, a la Cámara, al Parlamento español y se permite decir: «Usted, señor Ministro, ha hecho unas declaraciones». ¿Tiene usted alguna prueba? ¿Me las ha oído? ¿Me las ha leído? No las puede haber ni oído ni leído, porque esas afirmaciones... Sí, sí, ya sé que sacará usted un periódico, pero ¿quién le garantiza a usted la veracidad de lo que dice el periódico? Sabe usted, hay una transcripción literal de mi conferencia en la APD, existe. Yo quisiera pedir a todos los concejales del PP o del Partido Regionalista Aragonés, que han votado en los ayuntamientos de Huesca mociones de censura al Ministro por estas declaraciones, que actúen con la responsabilidad suficiente para enterarse antes de votar si eso es cierto o no, en vez de subirse al carro de la permanente demagogia.

Mi intervención en la APD fue para explicar que la única forma de sacar a esas provincias de España de la desertización, que es un hecho objetivo, es una política de infraestructuras que no se guié por criterios de rentabilidad exclusivamente, sino por criterios de cohesión social. Y, ciertamente, cité el ejemplo de Huesca como provincia que se está desertizando, ¿o es que acaso no se está desertizando, como le ocurre a otras provincias que cité? ¿Es mi responsabilidad? No, es una estadística de las Naciones Unidas. Y a continuación expliqué y sigo explicando que la política de infraestructuras que este Gobierno hace y quiere hacer es una política orientada a combatir ese fenómeno.

Yo no sé por qué extraña razón, pero me la imagino, la actitud insidiosa de inventarse declaraciones que no se han hecho, o dar interpretaciones falsas al discurso preocupado por un fenómeno ha convertido en un verdadero problema político lo que era y es mi preocupación por una política de infraestructuras al servicio del territorio. Es usted, señor Villalón, y gente como usted los que al propagar hechos sin fundamento contribuyen a hacer grande una bola de nieve que descalifica la acción política. Le sigo desafiando, señor Villalón: ¡tráigame usted esas declaraciones, hombre! ¡Traígalas! ¡Traiga usted un texto o una cinta magnetofónica donde aparezca yo diciendo eso! Y si no las encuentra, espero que tenga usted gallardía suficiente para escri-

bir una carta a los periódicos de Aragón diciendo que esas declaraciones no han existido nunca.

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

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, yo quería intervenir para una cuestión de orden o de forma, como usted quiera. ¿Me da usted un minuto o medio minuto? Con medio minuto tengo suficiente. Es una petición al señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra su señoría.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Con todos los respetos de esta Diputada, yo lamento, señor Ministro, que usted se tenga que enfadar, pero si usted ha pedido antes que se retirara determinado apelativo sobre los dirigentes socialistas, por muy enfadado que usted esté, puede decir lo que quiera pero no opinar sobre el nivel intelectual de la intervención de un Diputado del Partido Popular, por mucho que a usted le moleste. Pida usted lo mismo para usted que para los demás, no trate a los demás Diputados con la prepotencia con que lo ha hecho, trate a los Diputados de las otras opciones políticas que no son la suya de la misma forma que a usted quiere que le traten aquí los Diputados. Porque, señor Ministro, hemos sido muchos los Diputados de otras opciones políticas los que hemos leído esas declaraciones. (El señor Ministro de Obras Públicas y Transporte, Borrell Fontelles: ¿Las ha leído usted?) No voy a entrar en un debate con usted, señor Ministro. Es que da la casualidad de que no invitan a los Diputados de otras opciones políticas a los sitios donde usted suele ir. Ya se lo he dicho en numerosas ocasiones. Para bien o para mal, nos tenemos que fiar de lo que publican los medios de comunicación sobre lo que usted dice, y las interpretaciones unas veces le favorecen a usted, aunque no lo haya dicho, y otras veces le perjudican. Ese es el problema de hablar mucho, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mur tiene la palabra, muy brevemente.

El señor **MUR BERNAD**: Muy brevemente, señor Presidente.

En primer lugar, en cuanto al inicio de las obras, posiblemente yo haya cometido un «lapsus» cuando he confundido inicio con licitación. Tiene usted razón. Yo tenía apuntado —y así lo transmitiré— que, según sus palabras, el inicio de las obras del Túnel serán en la primavera de 1993. Yo le deseo a usted mucha prosperidad y la suficiente salud, lo mismo que a todos los Diputados de esta Cámara, para poder ir a la inauguración de las obras en la primavera de 1993. No obstante, como estas palabras quedarán recogidas no creo que le sepa a usted malo que le recuerde esta fecha que usted acaba de fijar ahora aquí.

En cuanto a las cuestiones del viaje, señor Ministro,

yo no creo que haya utilizado la insidia para hablar de lo público y lo privado. Todo eso habría estado muy bien si usted hubiera tenido la deferencia, la amabilidad, la cortesía, la educación, como quiera usted llamarlo, de haber comunicado ese viaje a las autoridades del Gobierno aragonés.

Usted hizo un viaje —permítame la palabra— semi-clandestino. No fue comunicada la presencia de un Ministro, en viaje oficial, al territorio aragonés ni al Consejero de Obras Públicas, ni al Presidente del Gobierno aragonés, ni a nadie; y cuando supimos por los medios de comunicación que usted iba a venir y quisimos enterarnos de cuál era el programa de su viaje, incluso con gestiones ante el Delegado del Gobierno para que nos pudiera aclarar algo del programa de su viaje —al que gustosamente nos hubiéramos sumado los Diputados también representantes de otros grupos políticos, porque nos hubiera gustado acompañarle— nadie nos quiso facilitar ni un detalle del viaje.

En cuanto a la celeridad de la obra, que usted también la amabilidad de decir que si todo eso que usted ha afirmado es cierto, no lo es menos que el estudio de viabilidad que el Gobierno aragonés, la Diputación General de Aragón, hizo en su momento y le aportó a su Ministerio, cuyos planos usted utilizó precisamente en el viaje a que nos referimos, en aquellos paneles que usted estuvo contemplando allí tuvo también los planos que había hecho la Diputación General de Aragón. Creo que ése fue un material de trabajo, aunque no fuera el único ni posiblemente el más importante, que ha colaborado también a que esta obra tenga la rapidez que según usted ha tenido.

Por último, señor Ministro, no se defienda de las cosas de las que yo no le he acusado. No me cambie usted el debate, no se haga usted la víctima. Yo le he acusado y he dicho lo que he dicho. Ahí está el «Diario de Sesiones» y lo releeremos. Pero, desde luego, no monte usted un discurso en base a apreciaciones, a insinuaciones, a insidias que yo jamás he mencionado. Si su subconsciente en este caso también le ha traicionado, lo lamento, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Villalón tiene la palabra. Brevemente, por favor.

El señor **VILLALON RICO**: Quiero lamentar la intervención del señor Ministro. ¡Qué se le va a hacer!

Tengo que aclararle, señor Ministro, en primer lugar, que no me ha replicado a nada de lo que yo he dicho, parece ser que se ha centrado exclusivamente en las famosas declaraciones que supuestamente hizo en una conferencia que dio en un círculo de economía. Le voy a leer lo que venía textualmente en un periódico de difusión económica: Los nuevos proyectos deben ser selectivos pues no tendría sentido desviar recursos hacia zonas abocadas a la despoblación.

Le tengo que decir al señor Ministro que yo no he difundido estas declaraciones; solamente las he manifestado en la Cámara, en este momento en esta Comisión.

Como yo no he difundido esas declaraciones no tengo que negar nada posteriormente, aunque usted no las haya hecho.

Ya sabemos todos que usted luego las ha desmentido, pero la impresión que nos da es que en su momento el subconsciente le traicionó, pero yo no tengo que negar nada porque ni las he difundido ni soy el responsable de las supuestas declaraciones ni de la transcripción en diferentes medios de prensa, ya sean económicos o no.

Por tanto, yo no tengo que concertar ninguna cita para negar o afirmar nada.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Creo que el debate ha sido emocionante y agitado; ha sido muy mal en-

focado por ustedes, pero cada cual lo enfoca como quiere. **(Risas.)**

Mi respuesta ha sido quizás excesivamente contundente. Me molesta este tipo de planteamiento. Señor Mur, si quisiera hacerme la víctima me buscaría mejor verdugo, créame. No me quiero hacer su víctima. Dejémoslo correr.

En cuanto al señor Villalón, no tengo ningún inconveniente en retirar mi apreciación sobre su nivel intelectual. Cada cual aprecia las cosas como le parece oportuno, pero puede haber sido impropio, desde el punto de vista de la cortesía parlamentaria, haberlo manifestado, no me duelen prendas en reconocerlo y en retirarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro. Muchas gracias, señoras y señores Diputados. Se levanta la sesión.

Eran las nueve horas de la noche.