



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 531

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 97

celebrada el miércoles, 14 de octubre de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1993 («B. O. C. G.», Serie A, número 105-1, de 2-10-1992. Número de expediente 121/000106):

- Del señor Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Llarden Carratalá). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Vasco PNV (números de expedientes 212/002001 y 212/001994), Mixto (números de expedientes 212/002035 y 212/001883), IU-IC (números de expedientes 212/001986 y 212/001984) y CDS (números de expedientes 212/001913, 212/001914 y 212/001925) 15760
- Del señor Secretario de Estado para las políticas del Agua y del Medio Ambiente (Albero Silla). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular (212/001830), IU-IC (números de expedientes 212/001982, 212/001939 y 212/001985), CDS (números de expedientes 212/001920, 212/001911, 212/001916 y 212/001926), Vasco PNV (números de expedientes 212/001998 y 212/001995) y Mixto (números de expedientes 212/001884 y 212/002033) 15772

	<u>Página</u>
— De la señora Secretaria General de Comunicaciones (Salgado Méndez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular (número de expediente 212/001826) y CDS (número de expediente 212/001921)	15784
— Del señor Director General del Organismo Autónomo de Correos y Telégrafos (Egusquiza Manchado). A solicitud del Grupo Parlamentario del CDS (número de expediente 212/001922) ...	15787
— Del señor Secretario General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Zaragoza Rameau). A solicitud de los Grupos Parlamentarios CDS (número de expediente 212/001910) y Mixto (número de expediente 212/001882)	15795
— Del señor Secretario General para la Infraestructura del Transporte Terrestre (Pérez Touriño). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular (número de expediente 212/001829), IU-IC (números de expedientes 212/001938, 212/001987 y 212/001988), Mixto (números de expedientes 212/001986 y 212/002032) y CDS (números de expedientes 212/001924 y 212/001912)	15797
— Del señor Director General de Electrónica y Nuevas Tecnologías (Rodríguez Cortezo). A solicitud de los Grupos Parlamentarios CDS (número de expediente 212/001901) y Mixto (número de expediente 212/002023)	15810
— De la señora Directora General de Política Tecnológica (De Andrés Conde). A solicitud de los Grupos Parlamentarios CDS (número de expediente 212/001901) y Mixto (número de expediente 212/002023)	15810
— Del señor Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial (Arnés Corellano). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001859) ...	15811
— Del señor Director General del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa Industrial (Méndez Alvarez). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001860) ..	15816
— Del señor Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Abelón Adámez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios Popular (número de expediente 212/001827), CDS (número de expediente 212/001927), Vaso PNV (número de expediente 212/002002) y Mixto (números de expedientes 212/001885 y 212/002030)	15819
— Del señor Director del Instituto de Territorio y Urbanismo (Serrano Rodríguez). A solicitud del Grupo Parlamentario CDS (número de expediente 212/001915)	15829

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

— **DEL SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS VASCO (PNV) (Números de expedientes 212/002001 y 212/001094), MIXTO (Números de expedientes 212/002035 y 212/001883), IZQUIERDA UNIDACIONAL PER CATALUNYA (Números de expediente 212/001986 y 212/001984) Y CDS (Números de expedientes 212/001913, 212/001914 y 212/001925)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se abre la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

Continuamos con las comparencias en relación con la tramitación del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1993.

Comenzamos hoy con las del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Va a intervenir el Subsecretario del Ministerio, don Antonio Lladen. Voy a dar la palabra al señor Subsecretario para que haga una breve intervención de las líneas básicas del presupuesto de este año del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Lladen Carralá): Señoras y señores Diputados, señor Presidente, a modo de introducción muy breve y a la espera de las preguntas que consideren oportunas, simplemente quiero señalar que el Presupuesto de Obras Públicas y Transportes para el año 1993, como ustedes conocen,

ha tenido un crecimiento, en valor absoluto, de un 1,2 por ciento, crecimiento que, no obstante, es cualitativamente muy diferente en lo que es el aspecto fundamental, el capítulo seis, el capítulo de inversiones del Ministerio, en el cual tenemos un crecimiento prácticamente del 10 por ciento en relación con las cifras iniciales del año 1992.

Ello quiere decir que éste es uno de los ejes, tanto de la política del Gobierno como del propio Ministerio, que ha pretendido, dentro de un presupuesto de ajuste y de contención de gastos, como es el del año 1993, el no sacrificar la inversión pública.

En concreto, el Ministerio de Obras Públicas va a dedicar directamente más de 600.000 millones de pesetas (616.000 millones, concretamente), a lo que es inversión, capítulo seis, directamente realizada por órganos del Ministerio. Si a ello le añadimos las transferencias de capital a empresas o entes cercanos al Ministerio, por valor de casi 200.000 millones de pesetas, tenemos que la inversión directa que materializa el Ministerio va a rondar los 800.000 millones de pesetas, con un incremento aproximado del cinco por ciento sobre las cifras del año 1992.

Esta política fundamentalmente se ha dirigido a mantener la inversión en carreteras. Junto con la inversión y, por primer año, se alcanza un volumen de inversión en conservación de carreteras que supera los 60.000 millones de pesetas, lo cual nos da, en números redondos, unos 400.000 millones para infraestructura en materia terrestre.

La segunda política prioritaria ha sido mantener la inversión en política hidráulica, que según verán por las cifras del presupuesto supera ampliamente los 120.000 millones de pesetas. Se ha mantenido también la inversión en vivienda, alrededor de 100.000 millones de pesetas. Supongo que después habrá preguntas sobre este tema y podremos ampliarlo.

Como ejes fundamentales añadiría otros dos. Por una parte, se desarrolla una amplia política de modernización del servicio de Correos, con una inversión que supera los 22.000 millones de pesetas y una transferencia de gasto ordinario por valor de 21.000 millones de pesetas, lo que nos permite pensar que el proceso de modernización de Correos, iniciado en 1992, se va a continuar. Junto a esto existe otro conjunto de políticas que se podrán comentar posteriormente.

Otro eje importante de la política del Ministerio para 1993 será la aparición —con la entiendo más que probable aprobación de la ley de puertos y de navegación marítima— de las autoridades portuarias y del ente público Puertos del Estado. Esta es una transformación fundamental que elimina la anterior estructura administrativa del mundo portuario, una estructura compleja, en donde coexistían una Dirección General como órgano administrativo; cuatro puertos autónomos más o menos asimilados a entes públicos del 6.1.b) de la ley presupuestaria; un conjunto de organismos autónomos, y una comisión administrativa de organismos autónomos de puertos. Todo esto desaparece. Se configura un

conjunto de entes públicos autónomos con mayor grado de autonomía, denominados autoridades portuarias, como ustedes conocen bien, y se crea el ente público Puertos del Estado, que actúa como cabecera de este «holding». Ello va a permitir, entre otras cuestiones, la desaparición de la Dirección General de Puertos, como habrán visto en el presupuesto.

Otro elemento significativo, desde el punto de vista organizativo, es que, a finales de este ejercicio de 1992, y por lo tanto en el presupuesto de 1993, nos encontramos ya con la plena asunción por parte de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) del conjunto de funciones que su estatuto le tiene encomendadas. Por tanto, la Dirección General de Aviación Civil —si me permiten la expresión— adelgazará y quedará únicamente como centro normativo de control y de inspección, traspasando una parte muy importante de su personal, tanto funcionarios como laborales, al ente público AENA. Ello también se refleja en el presupuesto.

Un elemento importante de este presupuesto es la significativa disminución del capítulo dos, en parte debido a la política de ahorro de gastos, y en parte también a estos cambios de tipo organizativo que, admito; a veces no hacen fácil seguir un presupuesto como el de 1993 con relación al de 1992.

Asimismo, hay otro elemento que va a aparecer en 1993 que modifica la estructura del presupuesto, también derivado de la Ley de Puertos, que es la creación del ente de salvamento marítimo. Ello quiere decir que la Dirección General de Marina Mercante deja de tener en lo que es presupuesto del Estado unos determinados créditos que se traspasan al ente público en el ejercicio de 1993. Posteriormente, si a ustedes les parece oportuno, podríamos ver todo esto.

En definitiva, la inversión pública que realiza el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en términos del PIB, es el 1,2. Esta inversión se mantiene para el año 1993, e incluso se incrementa ligeramente por encima del año 1992. Junto con esto, tenemos una práctica congelación del capítulo uno, como el resto de la Administración; una disminución importante del capítulo dos y, desde luego también, una disminución de las transferencias corrientes a las empresas del sector público dependiente del Ministerio.

Podría alargarme mucho más, pero como el Presidente me ha pedido brevedad, me quedo en esta breve introducción.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos al señor Subsecretario su capacidad de síntesis.

Al señor Subsecretario se le van a realizar las preguntas dirigidas también al Director General de Puertos, al Director General de Aviación Civil y a la Directora General para la Vivienda y Arquitectura.

Hay varios Grupos que han solicitado la palabra.

En primer lugar, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Peralta tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Presidente, quisiera advertirle que vamos a hacer conjuntamente la intervención mi compañero el señor Andréu y yo.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, pero no superen entre los dos los diez minutos.

El señor **PERALTA ORTEGA**: En absoluto, vamos a ser breves.

En primer lugar, quiero dar las gracias al señor Subsecretario por su comparecencia.

Yo quisiera, señor Subsecretario, de acuerdo con las decisiones adoptadas en su momento por la Mesa, de que se le puedan realizar las preguntas dirigidas al Director General de Puertos, al Director General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, Director General de Aviación Civil, formularle preguntas muy concretas relacionadas con la Comunidad Valenciana, a la que yo represento en este Congreso. La primera de ellas hace referencia a algo que conoce perfectamente el señor Subsecretario. En estos momentos, se están llevando a cabo las labores de ampliación del puerto de Valencia. Este proyecto tiene, sin lugar a dudas, aspectos positivos que justifican la decisión que en su día se adoptó, pero tiene también determinados aspectos negativos, como es la incidencia que tiene en las costas del sur de la ciudad. Ha habido una polémica sobre quién tenía que correr con las tareas de recuperación de esas costas, en concreto, las playas de Pinedo. Estas tareas fueron programadas en su momento, están perfectamente estudiadas y determinadas las personas que las tenían que realizar y, sin embargo, año tras año, se van retrasando.

La situación en estos momentos es difícil, por cuanto los vecinos de aquella zona están llevando a cabo acciones de protesta en relación con este tema y la Delegación de Gobierno de la Comunidad Valenciana ha realizado determinados compromisos de ejecución de esas obras.

Desearía saber si efectivamente en el año 1993 esas tareas se van a llevar a cabo.

Por otra parte, en el tema de infraestructura de transporte ferroviario, en la Comunidad Valenciana tienen especial importancia dos temas. En primer lugar, la línea Valencia-Madrid, pendiente de completar determinados tramos. Desearíamos saber...

El señor **PRESIDENTE**: Esas preguntas tienen otra ubicación en el orden del día de hoy, puesto que va a estar aquí el Secretario General para la Infraestructura del Transporte Terrestre. Le ruego que esas preguntas se las dirijan a él.

El señor **PERALTA ORTEGA**: De acuerdo.

Como Director General de Aviación Civil desearía que me concretara las previsiones para el año 1993 de inversiones en los dos aeropuertos, tanto el de Altet como el de Manises.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Subsecretario, tomo nota de que prácticamente la inversión en vivienda y en arquitectura se mantiene con respecto a presupuestos anteriores, lo cual es sorprendente, sobre todo, a la vista de la enorme importancia que se le dio al Plan de Vivienda. Con presupuestos como éste parece que los objetivos que se preveían en el Plan de Vivienda difícilmente van a ser cumplidos. Yo solicitaría una explicación, lo más detallada posible, sobre cómo tienen ustedes planificado que el Plan de Vivienda surta efecto en la cantidad en la que ustedes manifestaron en su día, con presupuestos de la naturaleza como el que se presenta.

Quisiera también que nos expusiera las razones que tiene el Ministerio con respecto al transporte ferroviario, teniendo en cuenta que ha acabado ya...

El señor **PRESIDENTE**: Esa pregunta no es pertinente en este momento, señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Perdón, figura aquí al Director General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: Es que ha habido un cambio. Todo lo referente a infraestructura del transporte ferroviario se traslada al Secretario General para la Infraestructura.

El señor **ANDREU ANDREU**: De acuerdo, señor Presidente. Interesa mucho que usted especifique lo que anteriormente he manifestado sobre vivienda.

En cuanto a puertos, hay un hecho novedoso: aparece el ente público y esto ya no figura tan nítidamente como hasta ahora en los Presupuestos Generales del Estado, me refiero a la cuantificación, porque, en última instancia, el ente público portuario sigue siendo financiado por el Estado. Nosotros tenemos inquietudes por saber cómo va a realizarse el control presupuestario de ese ente público. A ese respecto, quisiera que usted nos manifestara cómo se va a habitar el control presupuestario de este ente público y qué planes tiene el Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo CDS, y respecto de sus preocupaciones sobre la Dirección General de Puertos y la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: ¿También Aviación Civil?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Quiero

dar las gracias al señor Subsecretario por su compaña.

Ajustándonos a los objetivos marcados en la Ley de Presupuestos para el año 1993, queríamos preguntarle en materia de puertos cuál es su opinión respecto a la dimensión que tiene la importancia del tráfico de buques en España, donde hay parámetros tan interesantes como el hecho de que el 60 por ciento se dedican al traslado de mercancías peligrosas y donde hay tantas cuestiones pendientes en materia de salvamento y lucha contra la contaminación. Se pone mucho énfasis en el Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación y nos gustaría conocer qué opinión le merece las cantidades que se van a destinar a este Plan.

En segundo lugar, se habla en la memoria de objetivos del presupuesto de la realización de 11 centros coordinadores nuevos. ¿Podríamos obtener la relación? Si no la tiene a mano, ¿podría hacernos llegar dónde van a ir ubicados estos 11 centros coordinadores nuevos?

En tercer lugar, hay unas cantidades respecto a una actividad, que se llama desarrollo y ejecución de la ordenación de la marina de recreo. Todo el énfasis se pone en la recaudación por tasas de estos exámenes. ¿Es consciente el señor Subsecretario, aparte de que supone un ingreso de 39 millones a lo largo del año 1992 hasta mayo, de la poca efectividad que tienen estos exámenes y de que su reordenación sería necesaria? ¿Está prevista dicha reordenación?

En materia de puertos, en el programa 514-A hay exactamente 20 millones de pesetas destinados a investigaciones náuticas. Nos gustaría conocer a qué van destinadas estas investigaciones.

En cuarto lugar, dentro de lo que es una competencia en un sentido totalmente autónomo, queríamos saber cuál va a ser la política de las grandes zonas de almacenamiento de los puertos españoles; si existe la previsión de que esos grandes espacios públicos permanezcan adscritos a los puertos o, por el contrario, se vendan y, por tanto, tendrían su reflejo presupuestario; y cuáles son los ingresos que actualmente se reciben por la utilización en régimen de concesión de estos grandes espacios de almacenamiento especialmente destinados a aparcamientos, ferias de recreo, etcétera.

En materia de Aviación Civil queríamos conocer algunas cuestiones. Cuando se menciona el objetivo actualizaciones de planes directores, se cifra en un número de 20. ¿Esto significa que los planes directores que estaban hechos hasta ahora y que no han entrado en vigor son los que ahora se van a poner en funcionamiento? ¿Para cuándo? Nos consta que había varios planes directores de aeropuertos realizados y que no se habían puesto todavía en vigor. ¿Se supone que se les va a remodelar, a actualizar? ¿Es que para el año 1993 se van a poner en marcha estos 20 planes directores?

En cuanto al apoyo al Plan nacional de servidumbres,

para el que están previstos 50 millones de pesetas, ¿exactamente a qué va destinado? Porque con 50 millones no se pueden expropiar servidumbres. ¿Son meramente estudios teóricos para proporcionar a los aeropuertos el soporte teórico para que ellos puedan, a su vez, realizar luego las expropiaciones convenientes o los convenios con los ayuntamientos?

En el tema de aviación querría formular una pregunta. Nos ha llamado la atención que el programa que está destinado a enseñanzas náuticas y aeronáuticas no recoge nada relativo a las enseñanzas aeronáuticas, y en los objetivos de la Dirección General de Aviación Civil y del ente público Aeropuertos hay una transferencia a la sociedad estatal Senasa. Queríamos saber exactamente a qué se destinan, de una forma global y genéricamente, esos 500 millones, porque, si no estamos mal informados, Senasa está cobrando actualmente 12 millones de pesetas por cada título de piloto comercial que se otorga en España, cuando las entidades privadas cobran cinco millones y además están a la baja. Curiosamente, estos cursos los daba antes gratuitamente ENA en Salamanca, y además la convalidación obligatoria de todas las empresas privadas que deben pasar por Senasa, donde se cobra 25.000 pesetas por asignatura y 250.000 pesetas por el examen práctico. No entendemos exactamente cuál es el papel de Senasa, donde han encontrado refugio un montón de funcionarios de anteriores administraciones, ni tampoco qué relación tienen estas inmensas cantidades con que se le haga ahora mismo en el presupuesto una transferencia de 500 millones de pesetas.

Por último, en materia de vivienda querríamos conocer las siguientes cuestiones. Dentro del programa de fomento, de promoción y acceso a la vivienda, en el apartado relativo al fomento hay unos convenios de colaboración para rehabilitar viviendas por dos circunstancias: por aluminosis —con ayuntamientos o corporaciones locales— y por circunstancias socioeconómicas. ¿A quiénes afecta estas circunstancias socioeconómicas? ¿Qué tipo de convenios se ha realizado? Hemos visto que hay muy pocos convenios y creo que, por lo menos, se podría determinar exactamente a quién afecta estas circunstancias socioeconómicas.

También nos gustaría conocer cómo están funcionando a su juicio, las oficinas de asesoramiento para las ayudas a la rehabilitación, porque hay una subvención importante para dichas oficinas.

Hay otra cuestión distinta, que son los préstamos a vivienda para promoción pública, en donde hay previstos unos 1.500 millones para promoción pública, rehabilitación; 7.000 millones para préstamos para viviendas de promoción pública, y hay unos préstamos a patronatos de casas. Nos gustaría conocer qué patronatos son éstos, si son todos patronatos puramente administrativos, de funcionarios, o si hay otro tipo de instituciones al margen de la Administración. En segundo lugar, quisiéramos saber qué ocurre con la promoción pública, que tanto en rehabilitación como en préstamos para la adquisición de vivienda nueva, no

está funcionando en España. Ya sé que la construcción no depende de ustedes, sino de las comunidades autónomas y ayuntamientos, porque las ayudas son exactamente iguales o mejores que para la promoción privada pero nos gustaría saber qué ocurre. ¿Es que los ayuntamientos son incapaces a su juicio, de poner en marcha algún programa de promoción pública?

En tercer lugar, en cuanto a la subsidiación de los tipos de interés, no sabemos exactamente por qué, pero disminuyen en el plan cuatrienal. De 42.000 millones de pesetas, casi 43.000, que se emplearon en el presupuesto del año pasado, se pasa a 26.000 millones de pesetas. Nos gustaría saber si hay alguna circunstancia que provoque esta disminución de la subsidiación de los tipos de interés. Este mismo capítulo pasa de 65.000 millones, empleados en el año 1992, a 56.000 millones que se van a emplear en el año 1993.

Finalmente, hay un programa —el 432 A— de menor cuantía, que es el relativo a la ordenación. En este programa hay unas obras de construcción y rehabilitación del patrimonio arquitectónico español y se piensan iniciar catorce obras. Nos gustaría, si es posible, tener la relación de las mismas, si no, agradeceríamos que nos la hiciera llegar.

Quisiéramos saber qué ha pasado con una actividad a la que tenemos especial aprecio por lo importante que puede ser para España y que siempre figura en los presupuestos de todos los años. La actividad se llama ordenación de bordes urbanos. Los remates urbanos son fundamentales para acabar bien las ciudades y nunca hemos visto cantidad presupuestada para ello, ni existe convenio formalizado con ningún ayuntamiento para la ordenación de bordes o remates urbanos.

Estas son todas las cuestiones que quería plantearle.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco y para formular las preguntas referentes a la Subsecretaría de la Dirección General de Puertos, tiene la palabra el señor Gatzagaetxebarría.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Voy a formular cuatro preguntas al señor Subsecretario. En primer lugar, nos gustaría saber qué previsiones presupuestarias tiene el Ministerio respecto a la ampliación del puerto de Bilbao. En estos momentos se está procediendo a las obras de ampliación del puerto y queremos saber con exactitud, si es posible, la consignación que, para el año 1993, tiene el Ministerio para la ampliación de las obras del superpuerto de Bilbao. En la misma línea, querríamos saber las inversiones que el Ministerio ha previsto para el segundo puerto dependiente de la Administración del Estado, el puerto de Pasajes.

En segundo lugar, nos interesaría conocer, con relación a la aplicación de la Ley de Puertos y Marina Mercante, cómo se van a ordenar los servicios que en estos momentos competen al Ministerio en materia de Marina Mercante y que están prestados por delegación por las Comandancias de Marina dependientes del Minis-

terio de Defensa, si ello va a implicar una reorganización de los servicios periféricos del Ministerio, y si esa reorganización va a conllevar un incremento de gasto para la Administración del Estado.

En definitiva, nos gustaría saber cuál va a ser la estructura de la Administración del Estado a la hora de prestar los servicios de la Marina Mercante. ¿Se va a seguir utilizando la misma infraestructura de la Administración del Estado a través del Ministerio de Defensa mediante las Comandancias de Marina, o se va a crear una infraestructura diferenciada de la de Defensa en cada uno de los puertos españoles?

En tercer lugar, nos gustaría saber, respecto a la previsión que la Ley de Puertos y Marina Mercante realiza para la creación de un ente público como es el de salvamento marítimo, qué previsiones de gasto —aunque sea corriente— tienen ustedes en esta materia en el País Vasco. La materia de salvamento marítimo, en el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco, compete ejecutarla a la Comunidad Autónoma. No obstante, no se ha procedido al adecuado traspaso de medios económicos, financieros y de personal a la Comunidad Autónoma. Por ello, quisiéramos saber si existen intenciones de realizar algún tipo de inversión, bien en la estructura administrativa, o bien en el propio contenido de salvamento marítimo, o si está estudiando el Ministerio la posibilidad de proceder a una transferencia de la ejecución de salvamento marítimo a las comunidades autónomas, lo cual implicaría, a nuestro juicio, un abaratamiento y una disminución de los costos que para la Administración del Estado puede suponer la prestación de este servicio. Si eso no es así, quisiéramos saber si se va a crear infraestructura administrativa a través del ente público de salvamento marítimo por parte de la Administración del Estado en los puertos españoles, en algunos de ellos, o en los principales que sean cabecera de zonas marítimas.

En cuarto lugar, querríamos saber si la entrada en vigor de la Ley de Puertos va a implicar para el Ministerio una modificación de las previsiones presupuestarias que se contenían en años anteriores en la Dirección General de Puertos. La Dirección General de Puertos va a desaparecer, se crean entes públicos en materia portuaria y quisiéramos saber si ello va a implicar un incremento o decremento de previsiones presupuestarias, cómo se va a reorganizar y qué trascendencia presupuestaria tiene la modificación de la estructura administrativa de los puertos españoles. Nos gustaría que nos explicara la incidencia y alcance que va a tener la entrada en vigor de la Ley de Puertos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra, en primer lugar, la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Me referiré a las preguntas que ya ha realizado mi compañero, por razones obvias y de coincidencia de comunidad autónoma, pero seré muy breve. Quisiera conocer también las inversiones que se van a realizar en los puertos de Pa-

sajes y Bilbao. En segundo lugar, la incidencia presupuestaria de la creación del nuevo «holding», no tanto en el presupuesto general cuanto en la posibilidad de redimensionar las obras de ampliación del puerto que, como usted sabe, en estos momentos están siendo financiadas por los propios fondos del puerto autónomo, con lo cual el ritmo es casi absurdo, es un ritmo tortuga que no nos lleva a ningún lado. Espero que la creación del «holding» pueda forzar un redimensionamiento y, en su caso, una aceleración. Me gustaría saber cuál es exactamente la incidencia de ello.

Querría conocer si existe alguna previsión presupuestaria respecto a los porcentajes de financiación del fondo de inversión y del fondo de compensación, previstos en la nueva Ley de Puertos.

En último lugar, me gustaría saber cuáles son las consignaciones presupuestarias previstas para hacer frente a las actuaciones que se podrán generar del convenio Bilbao 2000, recientemente firmado por el señor Borrell en representación de la Administración del Estado.

Estas son las tres preguntas a las que me gustaría que me respondiera.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Quiero dar las gracias al señor Subsecretario de Obras Públicas. Me voy a centrar fundamentalmente en dos temas, uno de ellos, el de la vivienda. De los programas 431-A, promoción, administración, ayudas para rehabilitación y acceso a la vivienda, y 432 A, ordenación y fomento de la edificación, teniendo en cuenta que hace escasas semanas el señor Ministro habló de la cantidad enorme de peticiones que había de la Comunidad valenciana, que es en la que desarrollo mi actividad fundamentalmente, quisiera saber qué cantidades están previstas aportar de estos dos programas que he mencionado a la Comunidad valenciana, bien directamente por el Ministerio, bien a través de los convenios que tiene firmados con la Generalitat valenciana. Desearía saber en qué conceptos. Si alguna de estas preguntas prefiere contestarlas por escrito, no tengo ningún inconveniente.

Si este organigrama está vigente —espero que sí—, dentro de su Subsecretaría figura el Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones. Desearía conocer cuál es el estado de estudios de transporte integral en las cuatro facetas que afectan concretamente a la Comunidad Autónoma valenciana: marítimo, aéreo, terrestre por carretera, y ferroviario. Desearía toda la información posible. Insisto en que no tengo ningún inconveniente en recibir la contestación por escrito.

Dentro del programa yo pensaba que el que podía lo más podía lo menos, y quería —no sé si me va a autorizar el Presidente— decir unas brevísimas palabras sobre puertos. Específicamente no he pedido puertos,

pero he creído que el Subsecretario abarcaba bastante más. Voy a ser brevísimos.

Las mismas consideraciones que han hecho el representante del Partido Nacionalista Vasco y mi compañera del Grupo Mixto, referente a la Comunidad Autónoma del País Vasco, se las hago también respecto al puerto autónomo de Valencia, así como qué incidencia cree que puede tener la nueva Ley de Puertos en un puerto autónomo como el de Valencia que tenía una vida muy floreciente. La Comunidad teme que se produzca una centralización que dificulte y aumente la burocracia. Queremos ver cómo queda eso reflejado en los presupuestos de 1993 y, sobre todo, si la puesta en marcha de la Ley de Puertos va a significar un parón en las inversiones, no va a incidir, o favorablemente va a fomentar esas inversiones en el puerto autónomo de Valencia.

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

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Llarden Carratalá): Señoras y señores Diputados, voy a intentar contestar lo más brevemente posible al conjunto de preguntas. Me permitirán SS. SS. que las agrupe un poco.

Respecto a la vivienda, a la que han hecho referencia los señores Andréu, de Izquierda Unida, y Martínez-Campillo, hay que empezar por decir que la comparación de los presupuestos de la Dirección General de Vivienda y de los programas que en ella se sustentan de los años 1992 y 1993, efectivamente de una cantidad similar; en números redondos, cien mil millones. Decía el señor Andréu que da la impresión de que no se hace nada nuevo. Hay que tener en cuenta un elemento fundamental. Mientras que en 1992, y más aún en el año 1993, el peso de los programas anteriores de vivienda va bajando casi exponencialmente, lo que va subiendo, por tanto, es el nuevo plan de vivienda. En números redondos, y en una primera aproximación, diríamos que de estos cien mil millones tenemos aún unos 75.000 millones del pasado —para entendernos—, de programas vigentes con anterioridad al ejercicio de 1993, y 25.000 millones serían de programas nuevos.

Voy a darle algunos datos en cuanto al tema de subsidiación y de subvención. En los programas de vivienda anteriores a 1991 —y hago un paquete con todos ellos—, en el año 1992, en números redondos, teníamos 64.000 millones para subsidiación y 10.000 millones para subvención. En el mismo ejercicio de 1992, es decir, el actual, teníamos para los planes de vivienda nuevos, para el Plan de Vivienda que aprobó el Gobierno en diciembre del año pasado, mil millones para subsidiación, y 2.500 millones para subvención. Esto nos daba, en número redondos, unos 77.000 millones de pesetas. Para el año 1993, tenemos para los planes anteriores a 1991, de subsidiación 49.000 millones de

pesetas; hemos pasado, por tanto, de 64.000 a 49.000 millones, hay una baja de la carga del pasado. De subvenciones, pasamos de 10.000 millones a 6.000 millones. Por tanto, vemos que hemos disminuido 4.000 por una parte y 15.000 por la otra casi 20.000 millones de lo que eran los planes viejos.

Para el plan de 1992-95, para lo que es el año 1993, tenemos previsto en subsidiación 6.000 millones (estoy dando números redondos), y para subvenciones 15.000 millones. Compárese. Teníamos mil millones de subsidiación el año anterior; tenemos ya seis mil millones este año. Teníamos dos mil millones de subvención el año anterior; tenemos previstos para 1993, quince mil millones. La cifra total sigue dando 77.000 millones, en números redondos. Sin embargo, el nuevo plan representa en este momento 20.000 millones, contra 3.000 millones el año anterior. Mientras que el plan el año anterior tenía 74.000 millones, este año va a tener 55.000 millones. Vemos, por tanto, como va bajando la carga del pasado y va subiendo paulatinamente la carga del futuro.

No tengo aquí las cifras, pero recuerdo que cuando se presentó este tema, primero en la Comisión de Subsecretarios y después en el Consejo de Ministros, la previsión que teníamos para 1994 y 1995 de esta bajada de un plan y subida del otro, nos produce una punta, es decir, en 1994 y 1995, la cifra global debería ser mayor si seguimos las curvas que están previstas. A partir de 1996, volvería a bajar la cifra global, manteniendo las políticas tal como están ahora, porque la carga del pasado realmente se lamina muchísimo. Esta es la primera explicación en cuanto al por qué aparentemente, con la misma cifra, se está haciendo la nueva política.

Por otra parte, me gustaría señalar que, en el año 1993, tenemos unos 56.000 millones por subsidios, tanto de planes viejos como de planes nuevos (sigo sumando en números redondos), y de subvenciones tenemos del orden de unos 21.000 millones. Si esto lo comparamos con el año 1992, veremos que, en 1992, de subsidios teníamos bastante más de 56.000 millones, teníamos más de 65.000 millones, y, en cambio, de subvenciones, teníamos prácticamente la mitad, 12.000 millones. ¿Por qué? Porque el Plan de Vivienda que aprobó el Gobierno a finales del año anterior prima cualitativamente la política de subvenciones frente a la política inicial de subsidio discriminado. Por lo tanto, quiere decir que en los próximos ejercicios probablemente el peso de la cifra de subvención va a subir respecto del total. Con ello doy una primera lectura de cuáles son las cifras de vivienda.

Por otra parte, hay que recordar que en el resto de convenios de carácter específico, sobre el que también se me ha preguntado, en el año 1992, teníamos actuaciones por valor de 5.900 millones de pesetas y, en el año 1993, tenemos previstas 6.700 millones de pesetas. ¿Cuáles son estos convenios? Fundamentalmente, forman dos grandes bloques, como se ha dicho. Por una parte, tenemos el conjunto de actuaciones derivadas

del tema de aluminosis. Como ustedes saben, éste es un tema para el cual se han previsto actuaciones, en principio, en las siguientes Comunidades Autónomas: Aragón, Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, Castilla y León, Extremadura, Madrid, Murcia y Valencia.

Las cifras que están presupuestadas son aproximadas, porque se otorgan a través de un convenio con las comunidades autónomas y, en definitiva, son créditos ampliables, prácticamente. La Comunidad catalana fue la primera con la que se empezó a actuar y, como ustedes saben —si no recuerdo mal, porque hablo de memoria—, de los 24.000 millones del convenio inicial, a la Comunidad catalana iban destinados 12.000 millones de pesetas. Creo que tengo las cifras de las otras comunidades. Si no, para no perder más tiempo, las enviaría por escrito. El resto de convenios son, fundamentalmente, de rehabilitación de viviendas, muchos de ellos firmados en diferentes épocas.

También hay un convenio específico, que creo que es conocido por todo el mundo, que es el que se firmó, al margen del Plan de Vivienda, con la Comunidad extremeña, en el cual el Ministerio, a través de la empresa pública Sepes, se comprometía a una determinada inversión en materia de vivienda. En este caso, sería una inversión directa del propio Ministerio.

Se me preguntaba también por las cifras regionalizadas. En el presupuesto del año 1993, por primera vez (yo desconozco la información de que disponen los señores Diputados, tengo unos primeros borradores del presupuesto porque aún no tenemos la documentación definitiva) hemos hecho un esfuerzo, de acuerdo con la normativa vigente, por regionalizar al máximo el tipo de ayudas. Hay algunas ayudas que lo pueden ser, otras no. Las que tienen un destinatario individual lógicamente no se pueden regionalizar hasta que se conoce quién es el destinatario, pero hay otras que sí lo son. En todo lo que son los planes de adquisición y rehabilitación de vivienda los planes de subvención, se ha regionalizado la inversión. Aquí tengo unos datos, pero no voy a leerlos por su extensión.

En todo caso, como se me ha preguntado concretamente por la Comunidad valenciana, hay una previsión de 2.628 millones de pesetas, cantidad que no agota la inversión del Ministerio en materia de vivienda en la Comunidad valenciana. Únicamente en el epígrafe de subvenciones para planes de viviendas hay presupuestados ya 2.628 millones. Después tendríamos los otros convenios, los subsidios, etcétera. Los subsidios no los podemos regionalizar, evidentemente. Hasta cierto punto están también regionalizados todo lo que son convenios de rehabilitación de viviendas para polígonos determinados en la medida en que sabemos perfectamente dónde están situados.

Otra pregunta que se me ha hecho está relacionada con el tema del patrimonio. Dentro de lo que son los programas de arquitectura y de ordenación de la vivienda, el Ministerio directamente realiza únicamente viviendas en Ceuta y Melilla —como conocen bien—; esta operación, que se efectúa a través de Sepes en Extre-

madura, y, después, lo que sí tiene previsto realizar el Ministerio es un amplio plan de rehabilitación de monumentos o de edificios, del cual destaca el programa de teatros —que creo que es bien conocido por las señoras y señores Diputados—, es un programa que se hace en colaboración con el Ministerio de Cultura en el que la inversión principal corre a cargo del Ministerio, con ayudas del ayuntamiento, la diputación o la comunidad autónoma. Para el año 1993, en principio, están previstas anualidades para una serie de teatros. En algunos casos son para acabar de pagar algunos flecos de las obras de un teatro ya realizado, en otros, son para obras de teatros que se van a iniciar. Aquí tengo también una larga lista que, en todo caso, podría pasar a los señores Diputados, posteriormente.

Por lo que respecta al programa de bordes urbanos para el año 1993, sobre el que también se me ha preguntado, debo decir que me es difícil ahora hablar de lo que se ha hecho en el pasado porque ahora no dispongo de información pero, en concreto, puedo señalar cuáles son las actuaciones previstas.

En Galicia y aquí, en diferentes actuaciones, está prevista una inversión de 50 millones; en Palma de Mallorca, en el Paseo de Ronda-Muralla, la 4.ª fase, para el año 1993, 55 millones aunque están previstas anualidades posteriores, 100 millones en 1994 y 35 millones en el año 1995. En Orihuela (Alicante) está prevista también una actuación por valor de 50 millones (25 millones en 1993, y 25 millones en 1994); en Ibiza, en Ciudadela y en Villa Carlos, están previstas actuaciones para el año 1993 por un valor total de unos 100 millones de pesetas, con una anualidad posterior de 45 millones. Estas seis actuaciones están previstas. Efectivamente, la Dirección de la Vivienda tiene más actuaciones en cartera, pero, al menos, el programa real para 1993, en concreto, es éste, aunque puede ampliarse.

También hay una actuación importante en relación con el Camino de Santiago. Como conocen bien, se creó el Consejo Jacobeo, del cual forma parte la Administración central, en concreto, nuestro Ministerio y diferentes comunidades autónomas, y dentro de esto hay una serie de actuaciones, como la pavimentación de un tramo del camino en Santo Domingo de la Calzada, unos albergues en Estella y en Ponferrada, el albergue de Jaca; diferentes actuaciones, todas ellas pequeñas para lo que es el volumen de inversión del Ministerio, pero significativas para este tema. Hay una actuación en el canal de Castilla, y otras actuaciones más de lo que denominaríamos rehabilitación del Patrimonio.

Con esto contestamos a un conjunto de preguntas sobre el tema de vivienda. No obstante, después voy a hacer un repaso para no dejar sin responder alguna cuestión.

Se me ha preguntado, por qué no se desarrollaba la vivienda de promoción pública. Por una parte, deseo recordar —como ha hecho el señor Diputado que me ha interpelado— que la competencia en vivienda está fundamentalmente en manos de las comunidades autónomas, por lo tanto el Estado tiene aquí un papel sub-

sidiario; solidario, si quieren ustedes. En principio, no es su competencia ni su obligación, yo diría que difícilmente puede inmiscuirse en este terreno en cuanto a hacer directamente esto. No obstante, el Gobierno y el Ministerio ha estado preocupado por este tema. Como ya saben SS. SS., justo un mes antes de publicar el Plan de Vivienda, se publicó un real decreto sobre suelo. Se ha aprobado recientemente la refundición de la Ley del Suelo que, entre otros motivos, también tenía por objeto intentar ayudar a la creación de suelo público. En este sentido, el Ministerio está ampliamente abierto a colaborar con comunidades y con ayuntamientos en todas las fases del sistema de promoción de vivienda.

Comparto la opinión de que un aspecto clave es la puesta a disposición de suelo, suelo público o suelo privado, pero que esté en condiciones de ser edificado. Este es un problema fundamental. Repito que el Ministerio directamente no puede actuar salvo en algunas cuestiones que el Ministro ya anunció. Casualmente se va a firmar esta tarde un convenio por el que el Ministerio sí pueda intentar poner suelo público, en condiciones de ser edificado, de aquel patrimonio que directa o indirectamente dependa el Ministerio. Esta tarde, a las cinco, se firma en el Ministerio un convenio entre el propio Ministerio y la empresa pública Renfe para que, dentro de un determinado marco, Renfe ponga a disposición una serie de solares que deberían de convertirse, a lo largo del proceso, en vivienda. Por lo tanto, el Ministerio sí que tiene interés, en la medida en que pueda, en promocionar directamente la oferta de suelo público. Insisto, lo que es completar toda la operación, pública o privadamente, en construcción de vivienda, en principio, no es una obligación del Ministerio. No obstante esto, la empresa pública Sepes, que está adscrita al Ministerio y que se ha dedicado fundamentalmente, hasta ahora, a lo que era la promoción de polígonos industriales y, además, con resultados muy positivos en diferentes comunidades de nuestro país, corresponde a una voluntad explícita del Ministerio (incluso se reformaron ya sus estatutos, creo recordar, el año anterior para este objetivo) que se dedique complementariamente a la colaboración con las comunidades autónomas en la promoción de vivienda. Subrayo lo de colaboración con las comunidades autónomas en la medida en que el Ministerio va a respetar escrupulosamente las competencias de éstas en materia de vivienda. Por tanto, todas las actuaciones que el Ministerio pueda hacer, directa o indirectamente, a través de Sepes siempre lo serán, al margen del tema de los suelos con nuestras empresas, en colaboración con la comunidad autónoma en la cual haya que trabajar.

Para no alargarme excesivamente voy a intentar repescar algunas otras preguntas que se me han hecho en relación con el tema de puertos. Las intento agrupar también. Algunas precisiones que se me piden de inversiones concretas, si las tengo aquí las voy a dar

y, si no, intentaré darlas por escrito, porque ahora me sería difícil.

Ante todo quiero aclarar un tema que es importante, porque esta polémica ha existido a lo largo de toda la tramitación de la ley. El intento que se hace con el tema de puertos de Estado es el siguiente. Primero, clarificar que en este país existen —para entendernos— dos tipos de puertos. Los puertos de interés general, que son puertos del Estado, y el resto de los puertos, que pueden ser pesqueros, comerciales o deportivos, que son competencia de las comunidades, pero no entramos en este terreno. Los puertos del Estado se entiende que son de interés general, tal como la Constitución dice; se entiende que sirven no sólo a la zona concreta en que están ubicados, sino que forman parte de la estructura básica de nuestra economía, y por eso se les intenta dar una estructura y una organización complementarias. Lo que persigue a la ley —esperemos que lo consiga, yo creo que sí— es precisamente dotar de mayor autonomía a los puertos. Sé que algunos grupos parlamentarios no comparten este criterio, es una discusión que se ha mantenido a lo largo del debate de la ley y no la agotaremos ahora, pero permítanme un minuto para explicarlo.

Hacemos por un momento excepción de los cuatro puertos autónomos, Bilbao, Barcelona, Valencia y Huelva, que por razones históricas existen. El resto de los puertos eran todos, en términos administrativos, organismos autónomos comerciales y, por tanto, con un grado de autonomía muy inferior al que van a tener como entes públicos del artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria. Esto lo podemos discutir con mayor tranquilidad, pero estatutos en mano está clarísimo, aunque no es éste el momento. Cada uno de estos puertos va a tener un grado de autonomía y de gestión mucho mayor. Así está establecido y no en vano la mayor parte de los organismos administrativos intentan convertirse en entes públicos, entre otras cuestiones, por este motivo. La discusión podría venir por dos cuestiones: la creación de «holding» Puertos del Estado y los puertos autónomos. Vamos a los puertos autónomos. Los cuatro puertos autónomos —que eran los que he dicho, Bilbao, Barcelona, Valencia y Huelva— eran anteriores a la promulgación de la Ley General Presupuestaria y los podríamos definir como un 6.1.b), es decir, sociedades tipo Renfe que tenían una mezcla de funciones públicas y privadas, sujetas en parte a Derecho privado, que pasan a ser —para entendernos— un 6.5, es decir, un ente público. A juicio del Ministerio no pierden ninguna de las competencias de autonomía que tenían, más bien se refuerzan, en la medida en que la legislación que se contempla para los entes públicos en el artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria es mucho más que para los del artículo 6.1.b). Por tanto, punto primero, no pierden autonomía. En todo caso puedo admitir que no ganan más, que se quedan como estaban. Es decir, los cuatro grandes puertos que tenían ya un determinado grado

de autonomía, como mínimo, van a mantener el mismo y pueden tener más.

¿Cuál es entonces el papel del «holding» Puertos del Estado? Y con ello ligó otra pregunta que se me ha hecho, la desaparición o no de la Dirección General de Puertos y si había o no transferencia desde el Estado. Hasta ahora todos los puertos, incluidos los puertos autónomos, estaban controlados desde la Dirección General de Puertos ¡y cómo! diría yo. Por tanto, lo que se hace ahora es que desaparece radicalmente la Dirección General, desaparece un organismo administrativo, con todas las cargas burocráticas de un organismo de la Administración central, y se crea un ente público denominado Puertos del Estado, que tiene como misión actuar como cabecera del «holding». En cualquier organización que tenga una red de puertos que realicen determinadas funciones tiene un sentido lógico que actúen de forma coordinada. Por tanto, el ente público sustituye a las funciones de la Dirección General, se le dota de mayor autonomía, de mayor capacidad de gestión y tiene como misión coordinar.

Aquí tocamos otro punto. ¿Los puertos forman parte de una red o no? Este es el punto clave. ¿Los puertos son puertos locales que responden a su «hinterland» únicamente, o forman parte de un «network» del Estado? Ahí hay dos concepciones. La concepción del Ministerio de Obras Públicas y Transporte claramente es que esto forma parte de una red de puertos, que es un eje fundamental de lo que podríamos llamar la infraestructura de nuestro país, de la misma forma que la red de interés general de carreteras del Estado forma parte de una red general. Si en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes nos guiáramos únicamente por lo que podríamos llamar productividad a corto plazo, ligada al territorio, este país se desarrollaría de forma absolutamente desigual. Las zonas ricas y poderosas de este país son tres o cuatro, perfectamente conocidas por ustedes. Si las inversiones fueran únicamente con estos criterios sólo desarrollaríamos, prácticamente, el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona, exagerando. Por tanto, de la misma forma que en la red de infraestructura se realizan redes de interés general que alcanzan todas las zonas del país, la red de puertos se contempla bajo este punto de vista. A partir de este diseño tiene toda la lógica empresarial del mundo que exista un órgano coordinador. Si no se acepta este diseño, tienen ustedes toda la razón, no hay por qué tener un órgano coordinador, cada puerto responde de lo que tiene debajo de sus pies y aquí paz y allí gloria. Evidentemente son dos discusiones políticas diferentes.

El Gobierno, el Partido Socialista y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes creen en un reparto solidario de la economía. Por tanto, de alguna forma pensamos que tiene que existir la red de puertos. De todas formas ésta es una polémica...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya a las repercusiones presupuestarias, señor Subsecretario. (La señora **Larrañaga Galdós**: Es que, si no, debatimos todo.)

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Llarden Carratalá): Me excuso si me he alargado sobre este punto.

Repercusión presupuestaria. En el presupuesto del año 1993 únicamente está prevista por todos los conceptos —y hablo de memoria— una transferencia del Estado al nuevo «holding» de puertos de 1.000 millones de pesetas en gasto corriente. Es decir, no está prevista transferencia alguna para el mantenimiento del conjunto de puertos ni del «holding» más que por 1.000 millones de pesetas. Y no está prevista ya ninguna transferencia para inversiones, en la medida en que entendemos que los puertos deben ser capaces de generar con su «cash-flow» su política de inversiones. Este es otro punto importante respecto de 1993. Al Estado, en 1993, los puertos le van a costar menos dinero de lo que le han costado en 1992, fundamentalmente porque van a continuar con su línea —lo esperamos— de mayor eficacia en la gestión. La partida de 1.000 millones figura porque la Dirección General costaba más que eso y vemos difícil en un solo año, de golpe y porrazo, eliminar este peso para el Estado.

Por tanto y resumo, los puertos al margen de la polémica sobre la concepción de la ley, van a ser más autónomos, se van a autofinanciar y se van a pagar sus gastos. Únicamente está prevista una transferencia de 1.000 millones que esperamos, en el ejercicio de 1994, no tenerla que incluir. Con esto contestaría al conjunto de temas.

Respecto al puerto de Bilbao en concreto —las cifras de Pasajes no las tengo en la cabeza en este momento— se aprobó una inversión por valor de 35.000 millones de pesetas. La señora Diputada del Grupo Mixto me hablaba de la lentitud de las obras. Yo no estaría de acuerdo. En principio, por el momento, tenemos certificadas ya obras por valor de 1.600 de estos 35.000 millones, que han sido fundamentalmente obras de acopio de maquinaria y de materiales, así como para empezar la conexión entre la cantera de materiales y los diques del puerto; una conexión de más de un kilómetro que en parte, como usted sabe bien, va por encima del mar. La obra está prevista a realizarla, si no me equivoco, en un plazo de cinco años y como toda obra pública tiene un inicio quizá más lento del que aparentemente debería tener, pero después los ritmos van a ser los normales. Por tanto, la inversión en el caso del puerto de Bilbao —y respondo también al Diputado del Grupo Vasco— se mantendría en estos 35.000 millones.

Respecto a si va a haber redimensionamiento, en las grandes obras públicas, sobre la marcha, es bastante habitual, en función de los problemas que se encuentran, algún tipo de redimensionamiento, pero en este momento, que yo sepa, no hay nada previsto al respecto.

La información sobre la inversión en el puerto de Pasajes no la tengo en este momento, pero podría hacerla llegar al señor Diputado, y en el caso de Valencia estaríamos en el mismo terreno. Pero insisto en que la inversión en el conjunto de puertos no va a disminuir

en 1993, lo que pasa es que el Estado ya no va a hacer transferencias, porque entendemos que van a ser capaces con su «cash-flow», su políticaz de precios, etcétera, de autofinanciarse.

Para terminar con el tema de puertos podíamos hablar de costos y salvamento marítimo con una cierta concepción global. En salvamento marítimo, también como consecuencia de la Ley de Puertos, hemos creado el ente de salvamento marítimo, que entrará en vigor cuando la ley de puertos se apruebe, y este ente tiene previstas actividades por un conjunto de unos 6.000 millones de pesetas, de los cuales 4.000 sí van a ser transferencias del Estado. Este ente difícilmente se va a autofinanciar, por razones obvias, y, por lo tanto, tiene prevista una transferencia desde la Dirección General de la Marina Mercante —probablemente capítulo 4— de 4.000 millones y gastos por un total de 2.000 millones más. Este ente va a establecer efectivamente un conjunto de bases de actuación con una serie de lanchas; le haré llegar la lista porque en este momento no la tengo en la cabeza.

El tema de salvamento marítimo liga con la pregunta sobre la desaparición o no de la estructura militar de las comandancias de Marina. Efectivamente, entre la Ley de Puertos y el conjunto de actuaciones que ya se estaban llevando a cabo, está totalmente prevista, a lo largo de los años 1992 y 93, la desaparición de la jurisdicción militar sobre lo que es marina civil. Este es un paso, yo diría histórico, que se está produciendo ya. En concreto, creo que en Bilbao se produjo ya el trasvase de funciones hace escasamente quince días; la semana que viene o la otra se producirá, por ejemplo, en el puerto de Palamós —soy consciente de ello— y en más sitios. El trasvase se está realizando de forma que Defensa abandona sus funciones, que pasan a ser ejercidas por personal civil bajo la dependencia de la Dirección General de la Marina Mercante. Estamos en plena transformación. Se me preguntaba si esto va a incrementar o no el coste de estructura periférica del Ministerio. Le respondo con dos precisiones. En lo que es estructura periférica de marina mercante «stricto sensu», sí, lógicamente, porque antes no existía una estructura civil y ahora existe. Cabe la posibilidad, que no hemos desechado, de que a lo mejor personal militar pudiera integrarse como personal civil y hacer estas funciones, pero, en todo caso, no sería ni todo el mundo ni obligatoriamente. En definitiva, se crea una estructura de marina mercante periférica —no tengo la cifra ahora, pero evidentemente tampoco es desmesurada— para hacer frente a estas funciones. Ahora bien, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el conjunto de su estructura periférica, tiene presentado un proyecto de real decreto al Ministerio de Administraciones Públicas —espero yo que pase por Comisión de Subsecretarios de aquí a relativamente pocos días o pocas semanas—, en donde reestructuramos toda la periferia del Estado de nuestro Ministerio, a la luz de la organización del Ministerio. Puedo adelantarle que, si es aprobada por parte del Ministerio hori-

zontal a quien le corresponde este tipo de cuestiones, esta estructura reduciría, probablemente, en un número significativo, sobre todo, lo que son servicios administrativos periféricos. Por lo tanto, el Ministerio —como Subsecretario soy el responsable directo del tema— tiene la voluntad de iniciar el año 1993 con una estructura periférica, en su conjunto, menor que la que teníamos en el 92, lo cual no quiere decir que en el caso concreto de marina mercante no vaya a crecer, porque vamos a pasar de nada a una estructura periférica que va a hacer frente a los temas de —llamémosle— comandancias de marina anteriores más estas funciones de salvamento.

Respecto al Plan de costas, le daré la lista de las actuaciones previstas en las playas cercanas al puerto de Valencia. Lo que sí le puedo decir es que el Plan de costas, del cual es responsable el Secretario de Estado don Vicente Albero, que me sigue en la comparecencia, tiene prevista una actuación en los cinco próximos años, con unos 150.000 millones de pesetas de inversión, en el conjunto del país. En principio, están previstas perfectamente todas las actuaciones —lógicamente, es imposible tenerlas en la cabeza; hablo de memoria— y para este año creo que debemos tener unos 15.000 millones de inversión para el Plan de costas.

Por lo que se refiere a los aeropuertos, empezaré por el tema de enseñanza y voy a aclarar una cuestión. Senasa es la empresa pública que concentra fundamentalmente las enseñanzas de estudios aeronáuticos; le hablo de memoria, y creo que la tarifa no es de esos doce millones de pesetas por piloto sino que son 7,5 millones. No obstante, le voy a dar al señor Diputado una relación exacta de cuáles son las tarifas que cobra esta empresa. Esta empresa, de hecho, está tutelada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero forma parte de las empresas de patrimonio del Estado. Por lo tanto, en la relación de entes públicos del Ministerio no suele aparecer o aparece en otra rúbrica, porque de hecho está dentro del paquete de empresas de patrimonio. Ahora bien, efectivamente la tutela conceptual se ejerce por parte del Ministerio. En el año 1992 —hablo de memoria— deberíamos tener unos 1.000 millones de transferencia, que para el año 1993 quedan reducidos, como bien dice el señor Diputado, a 500 millones, porque pensamos que una progresiva autofinanciación por parte de la escuela es buena. No obstante, le voy a dar un detalle por escrito de cuáles son las tarifas y cuál es un poco el esquema de funcionamiento.

Siguiendo con los aeropuertos, creo que ha quedado claro que el 1 de enero de 1993 el Ente Público AENA asume el conjunto de funciones, tanto de aeropuertos como de navegación aérea. Por poner un ejemplo, la construcción del aeropuerto nuevo de Bilbao es ya un problema, en el buen sentido de la palabra, del Ente Público AENA (su Presidente, don Manuel Abejón, creo que va a comparecer hoy y probablemente les podrá informar con mayor detalle), quedando para la Dirección General de Aviación Civil las funciones, fundamen-

talmente, de ordenación, los planes directores, etcétera. Ahora bien, todo lo que es inversión en aeropuertos va a estar en manos del Ente Público. En el presupuesto del Estado, con toda seguridad —cuando los señores Diputados tengan todos los datos que, al menos, el Ministerio ha preparado lo podrán comprobar—, está prevista la inversión en cada uno de los aeropuertos. Hablando de memoria, sé que en este momento tenemos una inversión importante, para el año 1993, en el aeropuerto de Palma...

El señor **PRESIDENTE**: Este tema lo dejaremos para la comparecencia del señor Abejón.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Llarden Carratalá): Por tanto, está prevista una serie de inversiones en este terreno.

Voy pasando a algunas cuestiones que se me habían planteado. En el caso de puertos me había dejado sin responder a la cuestión que me planteaba el señor Martínez-Campillo en cuanto a la política respecto de grandes zonas. Aquí hay dos grandes líneas de política que al Ministerio le gustaría impulsar a través de los puertos del Estado; son dos operaciones hasta cierto punto complementarias. Por una parte, en aquellos casos en donde el centro histórico del puerto ha quedado ahogado por la ciudad y donde incluso razones de tipo operativo hacen difícil que el puerto pueda expandirse, está previsto (se ha hecho ya, por ejemplo, una prueba en el caso del puerto de Barcelona, que recuerdo bien) negociar, de alguna forma, con la ciudad la reconversión del antiguo puerto para otros usos y expandir el puerto en terrenos que le sean propicios. Insisto en el ejemplo del puerto de Barcelona, en el que se ha hecho, por una parte, la operación del Port Bell, que supone devolver a la ciudad una parte de estos terrenos y, en cambio, se está expandiendo el puerto, como ustedes conocen bien, por la parte cercana a la desembocadura del Llobregat. En el caso de Barcelona se ha creado ya la primera ZAL, zona de actividades logísticas, con lo que se lleva a la práctica la idea de crear una sociedad anónima que desarrolle el «hinterland» del puerto, con el fin de hacer, yuxtapuesta al puerto, una zona en donde, como su nombre indica, se realicen funciones de valor añadido ligados al puerto; para entendernos, funciones de etiquetado, embalaje, envasado, reagrupación, etcétera. La idea es que estas ZAL sean participadas por el puerto de cada localidad, pero incluso con vocación de no ser el único propietario. En el caso concreto de la ZAL de Barcelona, de momento se ha creado únicamente por parte del puerto, pero existe una vocación clara de abrirlo al empresario privado, es decir, a los empresarios que tengan intereses directos en la creación de la ZAL. Por ponerle un ejemplo, grandes empresas situadas en el «hinterland» que transportan una parte importante de sus pedidos o de sus materias primas a través del puerto y que pueden estar interesadas en mantener alma-

enes, zonas de reagrupamiento de cargas, etcétera. Esta política de ZAL se va a desarrollar en los puertos que de alguna forma justifiquen este tipo de política. Personalmente y como Subsecretario del Ministerio tengo una esperanza grande en este tipo de actividad, en la medida en que puede no sólo dinamizar la economía de la región o del puerto sino incluso darle un dinamismo al propio puerto y hacerlo mucho más ligado a los empresarios que están interesados en que el puerto perviva.

En cuanto al plan de servidumbres de transporte aéreo, lo que fundamentalmente realiza la Dirección General de Aviación Civil son lo que podríamos llamar estudios técnicos previos al tema. Como ustedes saben, después las servidumbres son aprobadas por real decreto conjunto de Defensa y de Obras Públicas, y la ejecución de estas servidumbres correspondería al Ente Pública AENA: la expropiación o el derribo de una barraca que pueda existir en un extremo del terreno, etcétera.

Por lo que se refiere a las viviendas de promoción y todo lo que era el tema de subsidios, yo creo que había contestado globalmente, así como a todo lo que era salvamento, marina y modificación presupuestaria. Me quedan por dar los datos del puerto de Pasajes y del de Bilbao; la información de Bilbao se la puedo dar, la de Pasajes no la tengo. En cuanto a los fondos, por los que la señora Diputada me ha preguntado, querría hacerle una precisión. Creo recordar, y estoy hablando de memoria, que precisamente en el trámite, no sé si del Senado o del Congreso, de la Ley de Puertos, se ha hecho una modificación, que no debe estar aún aprobada, creo que fundiendo estos dos fondos. Efectivamente, existían dos fondos separados en el proyecto de ley y creo que ha sido en el trámite de Senado —no sé si se ha aprobado ya o no— donde se ha presentado una enmienda para eliminar o fusionar los dos fondos. Por tanto, no le puedo dar mayor precisión.

Finalmente, acerca del convenio de Bilbao-Ría 2000, efectivamente el Ministro de Obras Públicas y Transportes lo firmó el viernes, me parece que fue, en Bilbao, junto con el Ayuntamiento de Bilbao, la Diputación Foral y el Gobierno vasco, y se trata de hacer una operación conjunta de cambio total de la fisonomía de Bilbao, utilizando a los operadores públicos que ocupan grandes terrenos en esa zona, tanto empresas públicas tipo Renfe o el propio puerto, que es uno de los socios de la operación, como otras. Me resulta difícil en este momento precisarle más de lo que se va a hacer. Saben ustedes que en la idea del convenio está crear una sociedad anónima, que sería la que realmente desarrollaría este conjunto de operaciones.

Me preguntaba el señor Oliver por el Instituto de Estudios del Transporte y las Telecomunicaciones, y más directamente por los planes que están previstos. Efectivamente, el Instituto de Estudios del Transporte y las Telecomunicaciones ha colaborado y está colaborando con el conjunto del Ministerio —pero no es que lo haga él únicamente, ni mucho menos— en realizar un

plan director de infraestructuras, o una previsión general de infraestructuras, con un horizonte de quince años. El Secretario General responsable de esta materia es don José Alberto Zaragoza, que comparecerá posteriormente. Sí le puedo anunciar que existen ya unos estudios previos para todo lo que es infraestructura terrestre, tanto ferroviaria como de carreteras, infraestructura aérea y marítima, junto con todo el tema del agua, del cual el Secretario de Estado, mi colega, obviamente va a informar con precisión. Este conjunto de estudios tiene ya borradores, están en manos de los órganos del Ministerio para hacer una serie de precisiones, y yo creo que ya es una opción meramente política del Ministro el momento en que decida presentar esto al Consejo de Ministros, momento en el que se debatirá. Por tanto, la respuesta es que sí existe un borrador de plan general de infraestructuras para las diferentes materias que se está acabando, valga la expresión, de pulir. No obstante, en el presupuesto de 1993 —y aprovecho para decir que en 1992 no se hizo por algún problema de tipo técnico—, creo que la mayor parte, por no decir todas las direcciones generales inversoras, van a tener perfectamente detallado cuál es su plan de inversiones para el año 1993, tanto en carreteras como en obra hidráulica, en infraestructura ferroviaria y, ya con menor volumen, en puertos y costas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Creo que ya la información ha sido exhaustiva y no creo que dé lugar a ningún tipo de aclaración por parte de los señores intervinientes. (El señor **Martínez-Campillo pide la palabra**.) Señor Martínez-Campillo, llevamos ya un retraso muy grande en este momento.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: No es culpa nuestra, sino de la cantidad de materias que se acumulan en el señor Subsecretario. Simplemente son tres mínimas cuestiones, no para responder, sino para que nos las pueda enviar.

El señor **PRESIDENTE**: Rápidamente, señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Todas ellas son en materia de puertos. Uno, le pido que nos envíe, por favor, la relación de los once centros nuevos coordinadores de vigilancia y salvamento. Dos, que nos envíe la relación de puertos que actualmente tienen servidumbres en concepto general, concesiones de aparcamientos, y qué ingresos se obtienen por este concepto. En tercer lugar, querría saber exactamente a qué van destinados los veinte millones de investigaciones náuticas. Nada más.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Llarden Carratalá): Pensaba responderle por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Damos por finalizada esta comparecencia.

— **DEL SECRETARIO DE ESTADO PARA LAS POLÍTICAS DEL AGUA Y DEL MEDIO AMBIENTE. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (Número de expediente 212/001830), IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Números de expediente 212/001982, 212/001939 y 212/001985), CDS (Números de expediente 212/001920, 212/001911, 212/001916 y 212/001926) VASCO-PNV (Números de expediente 212/001998 y 212/001995) Y MIXTO (Números de expediente 212/001884 y 212/002033)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente comparecencia, de don Vicente Albero, Secretario de Estado para las políticas del Agua y del Medio Ambiente, al que damos la bienvenida. A don Vicente Albero se le van a poder formular las preguntas que iban referidas al Director General de Calidad de Aguas, al Director General de Costas y al Director General de Obras Hidráulicas.

Para formular las preguntas, en primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. **(Pausa.)** ¿El Grupo Popular no desea utilizar su turno? **(El señor Camisón Asensio: El Grupo desea posponer su turno.)**

Tiene la palabra el señor Peralta, por el Grupo de Izquierda Unida.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Agradezco al señor Albero su comparecencia en esta Comisión, y desearía, en función de lo que se ha hablado hasta ahora y de las competencias concretas que asume según los acuerdos de la Mesa, hacerle una pregunta genérica sobre las previsiones, en relación con el año 1993, del Plan Hidrológico Nacional, que posiblemente es el tema más importante de su competencia, y posteriormente realizarle preguntas concretas en relación con la Comunidad Valenciana, que él conoce perfectamente.

Por una parte, en función de lo que ha manifestado el Subsecretario y en relación al tema de costas, me gustaría conocer las previsiones para el año 1993. Se ha hablado de un presupuesto plurianual de 150.000 millones de pesetas para recuperación de costas. Yo desearía que concretara las previsiones para el año 1993 en relación con la Comunidad Valenciana, y en concreto un tema que él conoce perfectamente, que resulta conflictivo en estos momentos, que es la playa de Pinedo. Hay otras preguntas en relación con la provincia de Castellón, que me imagino que también aparecerán en su respuesta.

En relación con obras hidráulicas, desearía que me precisara las previsiones para el año 1993 en cuanto al conjunto de actuaciones del río Júcar, y en concreto a la reconstrucción de la presa de Tous.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su brevedad.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Agradezco la comparecencia del señor Albero, Secretario de Estado para las políticas del Agua y del Medio Ambiente. Queríamos preguntarle en relación con los objetivos del presupuesto del año 1993 previstos en el programa 441 A. ¿El anunciado programa nacional sobre depuración de aguas residuales se trata de un mero estudio de todas las acciones que están previstas o se van a producir también inversiones reales a través de convenios con las comunidades autónomas y los ayuntamientos? Nos gustaría, si puede, que nos describiera a grandes rasgos cuál es la situación real de lo que de una forma genérica dice la memoria que estructuralmente tenemos importantes problemas en materia de depuración. ¿Cuál es la situación real que tiene España en este sentido?

La memoria de objetivos se refiere al canon de vertidos, y dice: solución definitiva del problema del canon de vertidos. Todos conocemos los graves problemas de recaudación que tienen, pero ¿hasta dónde alcanza la cuantía de este problema, para tener una relación presupuestaria, y qué se espera recaudar en el próximo ejercicio?

Terminando con este programa relativo a aguas residuales, hay una serie de cuencas que se contemplan y otras que no. ¿En función de qué se ha hecho esta selección presupuestaria? ¿En función de las peticiones a iniciativa de las propias cuencas o porque ha habido que empezar de una forma u otra?

Querría preguntarle, señor Albero, cuáles son los problemas principales que tienen las presas españolas para luego justificar las inversiones que se hacen en materia de mantenimiento, reposición, conservación, etcétera; cuáles son los problemas esenciales que tienen las presas españolas. También querría saber si tiene algún problema el sistema automático de información hidrológica para su puesta en funcionamiento, o si la previsión presupuestaria que hay va a dar perfecto cumplimiento a su entrada en vigor al año que viene.

Querría saber también, señor Albero, en materia de política hidráulica, por qué han disminuido tan poderosamente las inversiones que tenían ustedes en aplicaciones forestales. ¿Lo va a hacer otro organismo, o simplemente es un recorte presupuestario respecto a las inversiones que hubo el año pasado? Podemos decir que lo que va a gastar España en materia de política hidráulica ascenderá aproximadamente a 120.000 millones de pesetas en inversión real este año. Como tenemos los planes hidrológicos de Cuenca y el Plan Hidrológico Nacional demorado hasta su presentación el año que viene —y probablemente su discusión alcance por lo menos un año, además un año en el que se cruzan por medio unas elecciones generales— ¿qué cantidades debería invertir regularmente la Secretaría de Estado que usted dirige con la puesta en marcha de estos planes hidrológicos para que tuviera una cadencia real y efectiva? Hay estudios que dicen que

tendría que invertir unos 300.000 ó 400.000 millones de pesetas anuales. ¿Es esto cierto?

En materia de costas, en aplicación de la Ley de Costas, ¿hay previstas algunas cantidades en el presupuesto en relación con la preparación de las zonas de servidumbre que la Ley de Costas prescribe que irán a cargo de las administraciones públicas, esos famosos 100 metros?

En cuanto a deslindes, ¿los 1.200 millones son todos para trabajos de campo y trabajos teóricos, o también hay previstas algunas cantidades para demolición de aquellos edificios, establecimientos o chiringuitos —entre comillas— que queden totalmente fuera de la posibilidad de acudir al sistema de concesión por 30 años?

También querríamos saber, respecto a las inversiones que se van a hacer en costas, si se ha producido en este último año alguna modificación en corrientes, en el comportamiento del mar, especialmente en el Mediterráneo, que haga que varíen las cantidades previstas para la regeneración de playas.

También nos gustaría que nos hablara del problema de los arrecifes artificiales, si hay prevista alguna cantidad presupuestaria para su colocación. Igualmente quisiéramos saber cuál es la política presupuestaria que se va a seguir respecto a los convenios que se hagan con ayuntamientos y comunidades autónomas relativos a plantas potabilizadoras.

Finalmente, en materia de medio ambiente, dentro ya de su competencia, querríamos conocer los fondos de cohesión, si tiene usted información de en qué medida pueden ser recortados a raíz de los problemas que han surgido y de las discusiones sobre la aplicación de los acuerdos de Maastricht, cuál va a ser la posición española, y a cuánto ascienden actualmente los fondos de cohesión destinados en el año 1993, si se pueden medir o a grandes rasgos.

¿Cuáles son las líneas básicas del Reglamento comunitario sobre auditorías de empresas? Es cierto que la memoria dice que éste no es un presupuesto de gastos. La política ambiental de la Subsecretaría es una política coordinadora, normativa, etcétera, más que de gastos. Dentro de esta misma materia ¿cuáles son las líneas básicas del Plan Estratégico Nacional de Medio Ambiente, especialmente en lo que se refiere a qué se compromete la Administración central en cumplimiento de la directiva de habitats? ¿En qué van a consistir los incentivos fiscales a los que alude el Plan Estratégico Nacional de Medio Ambiente y cuál va a ser la política a seguir en materia de residuos sólidos urbanos?

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Vasco tiene la palabra.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Señor Secretario de Estado, el pasado 10 de octubre, en San Sebastián, el Ministro señor Borrell se comprometió a abordar los problemas de saneamiento tanto de San Sebastián como de su entorno. El pasado mes de julio,

en la reunión que mantuvo en Madrid con el Consejero vasco de Obras Públicas y Transportes, le corroboró la financiación al 100 por ciento por el Ministerio de la segunda fase respecto al tratamiento biológico de la depuradora de aguas residuales de Galindo, en Sestao, que forma parte del Plan integral de saneamiento del bajo Nervión-Ibaizábal, cuyo 84 por ciento del coste estimado está corriendo a cargo de los usuarios y de las administraciones de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Nuestro Grupo, señor Secretario de Estado, desea conocer en cuál de los programas presupuestarios se encuentran contempladas estas actuaciones prometidas por el señor Borrell, bien en el programa 441 A relativo a infraestructura urbana de saneamiento y control de calidad de las aguas, o en el programa 512 A relativo a gestión e infraestructura de recursos hidráulicos y, consiguientemente, con qué importe. De la misma manera deseáramos conocer qué otras inversiones tiene el Ministerio previsto realizar durante el año 1993 en materia hidráulica en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Este sería el primer gran bloque de materias que querríamos que nos explicara.

En segundo lugar, en materia de costas querríamos saber la presupuestación general y si la tienen territorializada en lo relativo al mantenimiento de las playas y a la construcción de paseos marítimos. En el caso de la Comunidad Autónoma Vasca el mantenimiento lo están realizando, de hecho, los territorios históricos, las diputaciones forales, no obstante ser las playas de dominio público estatal y, por tanto, en función del sistema de distribución de competencias, titularidad de la Administración del Estado; repito que los gastos de mantenimiento están siendo a costa de las diputaciones forales. Por ello querríamos conocer si existe alguna previsión sobre actuaciones o inversiones en el País Vasco en materia de paseos marítimos y playas.

En tercer lugar, querríamos conocer respecto a los fondos de cohesión que puedan aprobarse a que se han referido el portavoz del Grupo Centrista, tanto en lo que se refiere a normas de protección del medio ambiente o, en su caso, lo que son espacios naturales, que bien pudiera ser agricultura (el ámbito no está nítidamente diferenciado), si van a ser directamente gestionados por la Administración central o van a ser territorializados para que los gestionen las comunidades autónomas.

En cuarto y último lugar, querríamos saber, respecto a infraestructuras de comunicaciones, las previsiones que el Ministerio tiene en cuanto a inversiones a realizar en esta materia, bien sea a través de Retevisión o a través directamente de la Administración central, en el País Vasco.

El señor **PRESIDENTE**: Este tema está fuera de la cuestión que estamos tratando.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Perdon, me he equivocado.

Por último, querríamos incidir en la fase de elabora-

ción del Plan Hidrológico Nacional, y si han hecho un estudio respecto a las implicaciones presupuestarias de las obras —que en este momento están en fase de borrador— que pueden estar previstas en el Plan Hidrológico Nacional.

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

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Puesto que la competencia de aguas sigue estando en manos del Estado, por lo que respecta a la Comunidad Autónoma del País Vasco, le quería preguntar, en primer lugar, cuáles son las inversiones y la territorialización de las mismas. Inclúyame si es posible también la de Navarra, si no, la manda por escrito, por favor.

En segundo lugar, respecto al convenio firmado en Donostia por importe de 2.500 millones, quiero saber en qué consignaciones presupuestarias aparece en 1993, y en el caso de que fuera más allá de 1993 cuál es la planificación anual.

En tercer lugar, quería saber si entre las actuaciones que tiene previstas el Ministerio está la de la transferencia de la competencia de aguas a la propia Comunidad.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Un cordial saludo al señor Secretario de Estado y paso a formular las siguientes preguntas.

En el programa 443 D, de protección y mejora de medio ambiente, relativo a inversión de reposición de infraestructuras en la Comunidad Valenciana, nos da la impresión de que hay un parón importante en 1993 y que las inversiones se posponen a los años 1994, 1995 y 1996. ¿A qué es debido este aparente parón, al menos según nuestro criterio?

En el programa 514 C, relativo a inversiones en paseos en la costa valenciana, Castellón, Valencia y Alicante, más de 2.000 millones de pesetas se posponen también al año 1993. Da también la impresión de que hay una ralentización de las inversiones y que el 93 va a ser un año bastante duro.

Igualmente, en el programa 512 A encontramos que algunas obras importantes —incluso parte de ellas hemos tenido ocasión de visitarlas con el propio Secretario de Estado—, por ejemplo, en el proyecto 86170060660, presa de Bellús y Escalona, de una inversión del año 1992 de 940 millones se pasa a sólo 198 en 1993 y luego en 1994 hay previstos 1.590; en 1995, 1.431 y en 1996, 982. Si estas cifras son ciertas, y deben serlo porque están en los presupuestos, no es imaginación, evidentemente hay una ralentización absoluta en el año 1993 y se pospone la ejecución de las obras hasta el año 1996. Dadas las circunstancias normales en la costa mediterránea —como en otras costas del Estado—, de peligro de inundaciones, es preocupante

y quisiéramos saber a qué es debido esto, si hay alguna razón técnica, y si es política no me la diga porque me la imagino.

Otro tema sobre el que quisiera preguntarle entra también en el programa 443 D. ¿Tiene previsto el Gobierno invertir en el año 1993 y sucesivos —pero sobre todo en 1993— cantidades para las infraestructuras relativas a Valencia en cuanto a abastecimiento de aguas, alcantarillados, depuración, etcétera?

Relativa a medio ambiente quiero hacerle la siguiente pregunta. Ya sé que es competencia de la Comunidad Autónoma el parque natural de La Albufera, pero ¿tiene el Gobierno prevista alguna cantidad, dentro del paquete de posibilidades económicas del Ministerio, para mantenimiento y conservación del parque, en colaboración con la Comunidad Autónoma valenciana?

El Plan Hidrológico Nacional. Hay información que llega por diversos conductos y medios de comunicación a determinados políticos que, sin embargo, a la oposición no nos llega con claridad. Quisiera saber si tiene alguna información —y no se la pido ahora, sino que le solicito que nos la mande— relativa a inversión en el año 1993 para la ejecución del Plan Hidrológico Nacional y los posibles planes de cuenca.

También quisiéramos saber en el programa 441 A, infraestructuras urbanas de saneamiento y control de calidad de aguas, el 443 D, del que ya le he hablado, y el 512 A, del que también creo que le he hablado, las inversiones previstas en la Comunidad.

Otro tema importante —que creo que el portavoz del Partido Nacionalista Vasco ha tocado— es el de las nuevas competencias en materia de medio ambiente cedidas al Parlamento Europeo y reflejadas en el Tratado de la Unión. ¿Van a significar alguna modificación en cuanto a la política de su departamento? En todo caso, los fondos que van a venir creo que van a ser —me pueo equivocar, ¡ojalá!— administrados directamente por la Administración central. ¿En qué medida va a afectar esto a las comunidades autónomas y en concreto a la Comunidad Autónoma valenciana?

Finalmente, ¿tiene alguna cantidad prevista en su departamento dirigida, a través del Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, a la propia Comunidad Autónoma?

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

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señor Albero, por su presencia en esta Comisión.

En su Secretaría de Estado ha habido un incremento de presupuestos sobre todo en medio ambiente, pero hay un problema, señor Secretario de Estado, y es que infinitésimo elevado a la enésima potencia sigue siendo infinitésimo. Entonces, para las necesidades que tiene calidad de aguas, por ejemplo, el presupuesto es absolutamente insuficiente, teniendo en cuenta, además, que el 54 por ciento va a financiar infraestructuras de saneamiento en el País Vasco. Hay 2.500 millones

de pesetas en saneamiento y 1.400 en depuradora, que si no entendemos mal van al País Vasco, que es una comunidad autónoma que no tiene competencia en esta materia. Yo digo siempre que con lo que reclaman el País Vasco y otras autonomías las competencias, las de agua no las quieren para que ustedes financien infraestructura. Está bien, es una decisión política, pueden hacerlo en otras cosas también y así ustedes financiarán todo. Mi pregunta concreta es, para que ustedes financien infraestructuras en otras autonomías, ¿tienen que renunciar a las competencias que parece ser que tienen, pero que no tienen todavía muy claro las competencias que tienen? Es un juego de palabras pero con lo que hemos tratado en esta Comisión si tienen o no competencia en autorización de vertidos, en recaudación del canon de saneamiento, lo que sí está claro es que el País Vasco no quiere estas competencias para que ustedes financien algunas obras, tampoco todas, por ejemplo el biológico de Galindo; vuelvo a decir que de la depuradora de Galindo estoy oyendo hablar desde hace doce años, a ver si la terminan de una vez. Entonces, ¿qué tienen que hacer las otras autonomías? ¿Renunciar a sus competencias y ustedes financiarán a todas? Esta es la pregunta que más me interesa que usted conteste, si es posible. En este caso no tiene ni para empezar, porque de los 7.100 millones de calidad de aguas, cuatro mil y pico van en teoría al País Vasco. ¿De esos 4.000 millones hay algo para Navarra o ya tiene sus competencias y, en consecuencia, ya no se financian más cosas allí?

Por otra parte, no sé si lo que es calidad de aguas, el control de calidad, la analítica de aguas de los ríos, lo que son las comisarías de aguas está en esta Dirección de calidad de aguas o está en obras hidráulicas. Me parece que está en obras hidráulicas por el gasto que hay en gasolina, porque las que gastan en combustible son las comisarías pero no sé si está en el programa 441 A o en el 512 A. En cualquier caso, la cantidad para comisarías de aguas es totalmente insuficiente, porque en el mes de mayo ya se quedan sin dinero para combustible, sin poder salir a muestrear ni nada de nada, con lo cual los datos de analítica que manejamos, que son los que figuran en los papeles, no son muy creíbles, señor Albero, porque algunos datos no coinciden absolutamente nada y, para optimizar inversiones, lo primero que tenemos que tener es un buen conocimiento de la situación de nuestras aguas.

Por otra parte, el Director General de Obras Hidráulicas, señor Baltanás, ha dicho que los nuevos cánones sobre el uso del agua y el impuesto sobre vertidos pueden suponer una recaudación de 200.000 millones de pesetas al año. ¿Cuándo se va a implantar eso, cómo funcionará y quién lo hará? Es evidente que hay que mejorar la calidad de las aguas, que está empezando a ser preocupante. Hay muchos pueblos abastecidos con aguas subterráneas que superan los 50 miligramos-litro de nitratos. Estamos ahora con la discusión de si en Aranjuez o en Antígona, un pueblo de Toledo al que por cierto le abastece el Canal de Isabel II —ya podría

abastecer primero a Madrid antes que a los pueblos de Toledo— tienen un contenido en nitritos alto. Esos son los parámetros que se miden; si midieran los tóxicos, se iban a asustar de verdad. Hay que tomar medidas y esas medidas necesitan una financiación. ¿Cómo va a implantarse el tema de la recaudación? Dentro de los cánones ¿qué previsiones tienen para gravar el kilovatio-hora hidráulico? Es decir, la utilización del agua, que es una demanda, no un consumo, afortunadamente ¿qué va a representar por cada kilovatio-hora hidráulico? Como sabe usted muy bien, son varias las autonomías que están reclamando percibir ese canon para poder acometer las infraestructuras hidráulicas de todo tipo y ustedes no les transfieren dinero.

Por otra parte, respecto a los programas de medio ambiente, ustedes han hecho una publicación excelente, los datos son más o menos creíbles, se refieren al gasto público en medio ambiente en 1987, 1988, 1989 y 1990. Figura que la Administración central en el año 1990 ha gastado 77.000 millones de pesetas entre Administración central propiamente dicha y sus organismos autónomos. Es bastante dinero y los resultados son muy escasos. Si vemos el programa Pitma, del Ministerio de Industria, sigo sin saber por qué el Ministerio de Industria tiene que manejar un programa de medio ambiente cuando es el antimedio ambiente, y está el Plan Energético y la parte de medio ambiente que ha elaborado el Ministerio de Industria. Se han gastado ya más de 12.000 millones de pesetas. Este año eso va en Industria, pero hay que hablarle a usted de ello porque quien va a Bruselas y defiende los temas de medio ambiente es usted. Hay otros 4.000 millones en el presupuesto del Ministerio de Industria para 1993, 500 para empresas públicas, no sé por qué, 100 a cursos, revistas. ¿Es que el programa Pitma está pensado para subvencionar revistas técnicas? No sé si ése es el camino.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, ése es un tema que ya se debatió ayer, se preguntó al responsable del Ministerio de Industria y difícilmente puede contestar el señor Albero porque no es de su competencia.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, pero él recoge los datos y maneja globalmente lo que es la política de medio ambiente. Por lo menos, es quien da cuenta a los organismos internacionales de si se cumplen o no las directivas y algo debe saber de esto. Por tanto, mi pregunta es: ¿Va a continuar dividido en los treinta organismos este presupuesto de 77.000 millones?

No hablaré de ese tema, si no quiere el señor Presidente, pero que no hablemos no significa que el tema no sea grave.

El señor **PRESIDENTE**: El tema de la distribución de los fondos de Pitma entre empresas públicas y empresas privadas fue específicamente aclarado ayer. Si

S. S. hubiera estado presente, lo conocería perfectamente.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, me lo leeré, lo cual no colma mi preocupación por la ineficacia y lo absurdo de ese gasto por la forma en que lo está haciendo el Ministerio de Industria. Quiero que quede constancia de ello, si a S. S., no le importa, aunque le importe, tampoco le voy a hacer caso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, no me obligue a llamarle la atención. Este es un trámite exclusivamente informativo y no político. El tema que usted ha suscitado se trató ayer, cuando estaba el responsable correspondiente del Ministerio de Industria. No le voy a tolerar este tipo de planteamientos que usted hace, puedo retirarle la palabra e interrumpir su intervención.

Está en el uso de la palabra, señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, señor Presidente. Muchas gracias.

El servicio 14, Dirección General de Política Ambiental, también dedica unos recursos al programa de residuos industriales. Parece ser que Engrisa recibió en el año 1990, 400 millones y en el año 1991, 526 millones. No sé si las cifras son correctas porque tampoco quedan explicitadas. Nos gustaría que nos dijera usted qué ha recibido en el año 1992 y qué va a recibir en 1993, porque no se explica en el programa.

No sé si el señor Presidente me va a dejar preguntarle para qué sirve Engrisa, pero no tengo más remedio que preguntárselo porque son más de 1.000 millones de pesetas recibidos del contribuyente y, sin embargo, los resultados del plan de residuos no pueden ser más desoladores. La verdad es que ustedes acaban de declarar que en España va a haber tres incineradoras de residuos; una, en Monteagudo, Soria. Usted sabe muy bien que ese proyecto está retirado, por lo que no veo que tenga mucho sentido que hable de ello. Tampoco sé si se va a hacer la de bahía de Cádiz ni la de Almadén. Por tanto, díganos a qué van los fondos del programa de residuos.

En el programa 512 A, de gestión e infraestructura de recursos hidráulicos, hay unas partidas que no terminamos de entender muy bien, son las que le diré a continuación. En este momento, del objetivo uno, que son embalses de regulación, para 1993 hay 42.741 millones. ¿Qué parte está ya comprometida, adjudicada? ¿Qué se debe de las cifras de 1991, 1992 y 1993 y qué queda realmente libre por contratar? El objetivo cuatro, desarrollo y control de planes, son 11.361 millones. No sabemos muy bien qué tiene que ver ese objetivo cuatro con el diez, estudios especiales y alta tecnología, 1.015 millones, con el catorce, informes y estudios, 2.119 millones. ¿Se refiere todo esto a estudios, a actuaciones, a qué tipo de trabajos? Porque de ello tampoco se infiere muy bien a qué se va a dedicar todo eso.

Por otra parte, se habla de los fondos de cohesión. Desgraciadamente, tenemos la impresión de que va a llegar muy poco dinero de los fondos de cohesión, pero parece ser que en el programa Envireg a España se la han adjudicado 137 millones de ecus para el año 1992. No sabemos si en España ha empezado a haber ayudas del programa Envireg, tanto para las regiones de objetivo uno, que son las costeras e interiores, como para las del objetivo dos, Cataluña, o el tres, Baleares. Si las ha habido, le ruego que nos diga en qué cuantía. Es aquí donde me quedo.

Sin que el señor Presidente se moleste, quiero decirle que el Grupo Popular tiene libertad para expresarse como le parece y el señor Presidente no va a dirigir nuestros debates.

El señor **PRESIDENTE**: Lo único que pide esta Presidencia es el respeto debido a la misma.

Señor Alberó, tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LAS POLÍTICAS DEL AGUA Y DEL MEDIO AMBIENTE** (Alberto Silla): Señor Presidente, señoría, quizá, como puede servir de denominador común a muchas de las preocupaciones e inquietudes que SS. SS. han manifestado, creo que, en su conjunto, las actividades de esta Secretaría de Estado han sido primadas en estos presupuestos, sobre todo y fundamentalmente, como ha puesto de relieve la señora Estevan, en lo que se refiere a las inversiones. Creo que se han orientado hacia la reducción de los gastos corrientes, hacia la estabilización y reducción de algunos casos de los capítulos de subvenciones y, en cambio, hay un incremento notable en lo que se refiere a inversiones directas, un incremento que supera el 30 por ciento, lo cual, para unos presupuestos restrictivos como son éstos, indica de alguna manera la sensibilidad del Gobierno hacia las cuestiones que tiene que gestionar esta Secretaría de Estado. Son, efectivamente, cuestiones muy sensibles todas y además en situación crítica en algunos casos, por lo que hay que dedicar una especial atención tanto a los problemas del agua dulce y a los problemas que afectan al principal activo de nuestra industria, las costas, como a una reorientación de nuestra política ambiental.

Con respecto a las cuestiones más concretas que ha planteado el señor Peralta, creo que el debate sobre el Plan Hidrológico Nacional sería muy ambicioso plantearlo aquí. Sí le puedo decir que los presupuestos de este año ya van en el sentido de ir dotando a las unidades, fundamentalmente a la Dirección General de Obras Hidráulicas, de unos presupuestos acordes con un proyecto ambicioso. No tendría sentido político que la política hidráulica, a pesar de la contracción de los presupuestos, quedara infradotada si queremos abordar el inicio del Plan Hidrológico Nacional. Por tanto, se refleja perfectamente en los presupuestos que estamos empezando prácticamente lo que va a ser en el fu-

turo el Plan Hidrológico Nacional, pues recibe un impulso muy fuerte. El programa 512 A, en lo que se refiere a inversión, tiene un incremento de más del 30 por ciento, recupera reducciones del año pasado, que las hubo importantes, y se sitúa en pesetas corrientes por encima del presupuesto del año 1991 que fue el más alto.

En lo que se refiere a costas, pensamos abordar la playa de Pinedo en el ejercicio de 1993. Se hacen ahora los estudios para ver si la mejor solución es avanzar o retroceder; eso lo digo como primicia. Hay una solución posible, que no se hace en muchos casos pero que en éste quizá sea la más práctica, que sería no rellenar exclusivamente, no aportar más arena, que no hay, sino al contrario, avanzar hacia atrás, es decir, hacer la playa. Además como sabe S. S. mejor que yo, no son terrenos que tengan un coste muy elevado y, por tanto, quizá nos pueda salir mejor no reconstruir la playa sin tener que avanzar, sino al contrario, haciendo metros hacia atrás. Esta será posiblemente la solución, pero todavía está pendiente de que se defina muy próximamente cuál va a ser la alternativa. En todo caso, la playa de Pinedo se va a afrontar en el año 1993 y esperamos que esté adjudicada y prácticamente ejecutada.

Respecto a la presa de Tous, ésta ha recuperado su ritmo durante este año y ha cubierto la cota que estaba prevista. Como sabe S. S., no podemos arriesgarnos a estar a mitad de un tramo del embalse en momentos como este, en que puede haber una avenida y podría crear más problemas de los que está resolviendo; por tanto, hemos llegado al nivel adecuado, que ya es superior (prácticamente idéntico) al que tenía en el momento de su desaparición, en el año 1982. Es decir, que está cubriendo lo que cubría en el año 1982 la antigua presa de Tous.

Con relación a las cuestiones que plantea el señor Martínez-Campillo (iba a decir aun a riesgo, pero no es un riesgo, yo creo que es el mejor riesgo que se puede correr desde el Ejecutivo) aunque esto provoque, lógicamente, preguntas y cuestiones nuevas, me parece importante que todas SS. SS. lo tengan, aunque sólo hay uno para cada grupo, les vamos a distribuir tres informes, uno sobre el Plan Nacional de Saneamiento y Depuración, en el que está prácticamente todo el material que nos va a servir de base después para ver hasta dónde podemos llegar y con qué cofinanciación, pero en definitiva sí conocer bien la realidad; otro sobre el Plan nacional de residuos industriales, que hace lo mismo, es decir, un análisis del estado de la cuestión, que no es muy buena, pero tampoco es dramática, en el sentido de que es afrontable; y otro sobre el Plan de actuaciones en la costa, en el que están también todas las necesidades de nuestra costa; otra cosa es el ritmo al que podamos ir en función de lo que este Parlamento apruebe, como es lógico. Esos tres informes los distribuiremos, y ya les digo a SS. SS. que sólo hay uno por grupo; no sé si después podemos hacer más.

Respecto al plan, ya le digo que está en estudio; la

situación real está allí. ¿Qué pasa con el canon de vertidos? Efectivamente, estamos recaudando poco. La deuda que en este momento tienen acumulada las confederaciones alcanza los 44.000 millones, por seis o siete conceptos distintos, como es lógico. No recuerdo exactamente, pero el canon de vertidos debe andar del orden de 8.000 ó 9.000, más o menos. Lo que pasa es que hay muchas cifras que deben desaparecer de esa deuda, porque ya son imposibles de cobrar por vía ejecutiva, su cuantía es pequeña y por tanto no se pueden cobrar; una vez depurado, podremos reducir algo. En todo caso, la aplicación del canon ha sido complicada, ha sido difícil; ha habido, como saben, una oposición renuente (por no decir algo más) de los ayuntamientos y esto ha complicado bastante la recaudación del canon.

¿Cuáles son los problemas principales de las presas? Las presas se nos van acomatando, en algunos casos, en otros casos hay que reparar grietas, como una que ya nos planteó el año pasado la señora Estevan, en la presa del Atazar, en la que hubo que reparar unas grietas, o se pueden producir algunas pérdidas de enganche con los laterales de la presa, y entonces hay que ir restaurándolos. Esos son, fundamentalmente, los problemas y es lo que se está acometiendo en lo que se refiere a reparación y otras muchas cosas.

En cuanto al SAIH (Sistema automático de información hidrológica) está funcionando en el Segura, en el Júcar. Vamos a acometer la puesta en marcha en el Guadalquivir y en el Tajo, e iremos poco a poco acometiendo la implantación de este sistema, que es caro, pero que es importante para conocimiento, en tiempo real, de la situación de toda la cuenca y, por tanto, de las previsiones que pueda haber de avenidas o de otros incidentes y, al propio tiempo, para regular perfectamente la cuenca. Este sistema se está implantando fundamentalmente en las cuencas más críticas, las que tienen más problemas, pero intentamos y preveemos que esté en todas las cuencas en un período no superior a cuatro años.

En cuanto a la cadencia de inversiones que requeriría el Plan hidrológico nacional, es avanzar demasiado, quizá, pero hemos hecho una previsión, que ha salido en los medios de comunicación; efectivamente, es una estimación, y ya saben SS. SS. que en una estimación cuando se habla de billones siempre es con un margen amplio. En todo caso, es de tres billones 300.000 millones, más o menos, la previsión que se hace para que todo el Plan hidrológico nacional esté terminado en los dos horizontes: diez y veinte años. Si vemos el presupuesto de este año, que son 135.000 millones para obras hidráulicas, multiplicado por 20 años, en pesetas constantes, con el incremento previsible de crecimiento del PIB del 3 ó del 4, prácticamente ya casi alcanza los tres billones: dos billones 600.000 millones, o dos billones 700.000 millones.

El problema fundamental puede estar en que cualquier plan de estas características requiere un inicio fuerte y después puede permitir una reducción, y eso

es lo que nos tenemos que plantear en ejercicios futuros. Yo creo que en este momento la previsión presupuestaria es correcta, incrementa bastante los recursos respecto al año anterior, es un inicio de lo que puede ser en el futuro la aplicación ya del Plan hidrológico nacional, y los recursos adicionales que necesitaremos en los primeros ejercicios deberían venir por dos vías: por la puesta en marcha de los nuevos instrumentos económicos y financieros que se prevén en el plan, que próximamente se remitirá al Consejo Nacional del Agua y entonces ya será conocido, y a través de esos instrumentos, a pesar de que la lentitud en su aplicación es obvia (es decir, los instrumentos económicos no empiezan a operar desde el primer año; a partir del segundo o tercer año se empiezan a obtener ingresos), por esa vía podemos tener una financiación importante que complemente la que estará prevista en los presupuestos.

No hay de momento nada —previsto en el presupuesto— para la zona de servidumbre, en lo que se refiere a costas. En lo que se refiere a deslindes, yo creo que el año 1993 terminamos con todos; es decir, los 8.000 kilómetros de costa estarán deslindados ya con el presupuesto que está previsto de 1.200 millones. Está todo contratado o a punto de contratar; es decir, que el deslinde estará terminado.

Respecto al comportamiento del mar, en la reunión de constitución de la Comisión Nacional del Clima ya se dieron datos sobre la poca historia que tenemos de mediciones del nivel del mar, pero sí nos da un aumento del nivel del mar de cinco o seis centímetros en los últimos quince años. Esta es una predicción a nivel mundial, tampoco es sólo en nuestras costas, lo que pasa es que en algunos sitios, lógicamente, tiene mucha más importancia, porque para nosotros la costa, además de concentrar una actividad importantísima y una población muy importante también, como decía antes, es un activo fundamental para nuestro primer sector económico industrial, los servicios, en este caso; por tanto, la pérdida de playas es una pérdida de activos que puede generar, y de hecho genera en algunos sitios, problemas graves de pérdida de valor de la inversión y, por tanto, pérdida de oportunidades nuevas de riesgo y de negocio, y hemos de centrarnos en esa actividad.

De los 2.000 kilómetros de playa que tenemos, hemos detectado 400 que están en situación de degradación grave. Los 400 kilómetros estaban cuando en el año 1984 hicimos el repaso de cuál era la situación de nuestras costas. De esos 400, hasta ahora se han restaurado 130 kilómetros; nos quedan por restaurar, por tanto, 270 kilómetros, que son los que se prevén que en el Plan a cinco años quedarían restaurados, independientemente de lo que se haga respecto a paseos marítimos.

En cuanto a los arrecifes, si se refiere a los semisumergidos o sumergidos, en algunos sitios se están comportando muy bien y parece que sea una solución bastante blanda —solución que no tiene un impacto visual—, está comportándose de un modo casi natural hacer que la playa funcione en un régimen que tiene

pérdidas pero que evita, por una parte, la restauración dura —las celdas tienen un impacto mucho más negativo que los arrecifes perpendiculares a la costa— y, por otra, evita tener que hacer unas elevadísimas inversiones en mantenimiento cada año si no tuviéramos ese tipo de arrecifes.

Potabilizadoras. Yo creo que uno de los elementos importantes de este presupuesto es que afronta una serie de actuaciones en buena parte de nuestro territorio insular; afronta la solución de los problemas de Ibiza, de Formentera, del conjunto de las Islas Canarias. Pensamos que esa va a ser una política que si nos atuviéramos a lo que a veces genera tantas tensiones de competencias o no competencias —posiblemente no sería tan estrictamente—. Parece que no sería soportable por esas comunidades autónomas la puesta en marcha de estas potabilizadoras que son vitales para garantizar el suministro de agua dulce. Por tanto, hay una inversión muy importante no sólo en potabilizadora, sino también en otro tipo de obras hidráulicas de minitrasvases, de finalización, por ejemplo en el caso de la Isla de Gran Canaria, de acometidas que llevan años que no se terminan o no se hacen que deben realizarse y, por tanto, garantizan el consumo y el abastecimiento de agua en las islas a corto y medio plazo. Posiblemente después, el mantenimiento lógicamente correrá a cargo de los usuarios por la vía que sea, municipal o autonómica, pero es lógico, y nos parece absolutamente fundamental y solidario, que las plantas, lo que es la inversión, sean acometidas por el presupuesto, por el conjunto de todos los españoles porque las islas necesitan tener agua suficiente en cantidad y en calidad.

Respecto al fondo de cohesión yo creo que todo lo que se puede hacer es mirar la bola de cristal. En este sentido yo diría que la posición del Gobierno de primar, de mantener los niveles de competencia de la Comisión es fundamental. Si por lo que fuera la Comisión saliera deteriorada en sus competencias de este proceso de ratificación y puesta en marcha de la Unión Europea, para un país como el nuestro sería complicado. Es importante que la Comisión tenga un nivel alto de competencias porque lógicamente eso nos puede complicar la ejecución, el seguimiento, la presentación de programas a los Estados miembros, y en este caso, sobre todo, a los afectados, pero indudablemente nos da mucho más margen que si la Comisión se ve coartada excesivamente por las decisiones del Consejo.

En todo caso, nuestra previsión es que aproximadamente el veintitantos por ciento —25, 26, 27 por ciento— del fondo de cohesión puede ir destinado a actividades medioambientales y en ese paquete, en ese porcentaje, en esa componente del fondo de cohesión esperamos que prime aquello que tiene que ver con la calidad de las aguas, porque pensamos que es uno de los grandes problemas. Como sabe S. S., al principio tuvimos problemas con ese planteamiento porque se trataba de normas anteriores y había una cierta filosofía de que el fondo de cohesión era para normas pos-

teriores pero no para normas que debían estar ya cumpliéndose o al menos cumpliendo los plazos. En principio, la Comisión es sensible a nuestra demanda de dedicar recursos a esta actividad.

Con esto le puedo contestar un poco también a lo que forma parte de alguna de las inquietudes que han manifestado S. S. en lo que se refiere a la depuración. Efectivamente, la depuración en nuestro país es competencia de los ayuntamientos, ni siquiera de las comunidades autónomas —en la Ley de Régimen Local queda perfectamente claro—, el saneamiento o la depuración es una actividad de los ayuntamientos que está tutelada por la Administración superior, que es la autonómica o la central, pero, al límite, si un ayuntamiento recurre a la comunidad autónoma y ésta tiene recursos, no tiene obligación. Lo mismo pasaría en el caso de la Administración central. Si no tuviera recursos, es una decisión política tutelar este tipo de actividades.

La orientación que queremos dar al fondo de cohesión precisamente es que una parte importante de medio ambiente, no toda, vaya a dotar los recursos destinados a la cofinanciación de los sistemas de depuración. **(El señor Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Es verdad que el nombre del plan estratégico no es muy afortunado; realmente se trata de unas directrices generales que queremos consensuar con las comunidades autónomas, que al final podrían conformar un plan estratégico de medio ambiente, pero el nombre todavía es un poco ambicioso como para plantearse este año. De hecho, en el último momento yo hubiera querido cambiarlo pero ya estaba impreso, preferiría llamarlo directrices para una estrategia nacional de medio ambiente, porque las tenemos que consensuar con las comunidades autónomas y no tendría mucho sentido que hiciéramos un plan que incide sobre actividades cuya competencia fundamentalmente reside en las comunidades autónomas.

El representante del Grupo Vasco (PNV) me plantea algunas cuestiones que también hace la señora Larrañaga respecto al convenio que se firmó la semana pasada por el Ministerio para la depuración de la ciudad de San Sebastián y a la construcción de «Galindo II». Figura aquí y para no perder el tiempo después le diré exactamente dónde está y responderé por escrito a ambos sobre cuál es la situación exactamente.

La verdad es que en el fondo hay un esfuerzo muy generoso por parte de la Administración central en el caso del País Vasco porque, como acabo de decir anteriormente, las competencias son de los ayuntamientos. Por tanto, la misma inhibición o incapacidad presupuestaria que algunas comunidades autónomas pueden poner de manifiesto para apoyar a sus ayuntamientos podría en este caso hacerlo también la Administración central. Es decir, la competencia se refiere fundamentalmente a la tutela pero no a la responsabilidad; eso es cierto. Lo que pasa en la realidad es que estamos asumiendo esta tutela, cosa que otras comunidades autó-

nomas, por sus carencias presupuestarias o por su no dedicación a ese tipo de actividad, no hacen pero en nuestro caso, en los dos territorios, uno declarado de interés general de la nación, Asturias, y otro, el País Vasco, se están ejecutando obras y haciendo inversiones al ritmo adecuado a los tiempos que vivimos. Quizá hace quince años no se hubiera hecho esto, pero ahora sí. Entonces nos parece que en muchos casos las comunidades han de hacer más esfuerzo ya que tienen esta tutela.

Coincido con algunas de las manifestaciones que se han hecho en esta sesión en el sentido de que nuestro máximo deseo es transferir todo tipo de competencias de tutela o de cualquier tipo al Gobierno Vasco. Sin hacer juicios de intenciones, no acabo de ver la voluntad de asumirlas. No quiero abrir tampoco un debate político en este sentido, simplemente es una sensación. Creo que si se hacen manifestaciones de querer asumir esas competencias, en la práctica después cuesta pero creo que se va a conseguir este año porque, en definitiva, consiste en ponerse de acuerdo no sobre el valor del coste efectivo sino sobre aquello que la Administración central tiene que terminar. Es una pequeña bola de nieve. Cuanto más se invierte, más cuesta transferir, lo cual es un poco contradictorio, porque resulta que a mayor esfuerzo, más dificultad, pero lo intentaremos. Yo creo que hay una buena predisposición por parte del Gobierno vasco en el sentido de que quiere asumir esas competencias, pero realmente hay que reconocer que no se está malviviendo en el Presupuesto General del Estado, y eso frena ese afán de transferencias.

Ya he dicho a S. S. que le relacionaré exactamente las inversiones hidráulicas que están previstas en el presupuesto y no aquellas del Plan Hidrológico nacional porque hasta que no se presente... Cuando se presenten, ya las tendré.

En lo que se refiere a costas, hay una acción importante; también se la puedo relacionar. Yo creo importante que, por ejemplo, se vaya a acometer la playa de Gros, en San Sebastián.

Respecto a la proporción de territorio y, por tanto, lo que representaría para el conjunto del país, seguramente está por encima de la media, dado que las inversiones en costas tienen esa doble orientación, de restaurarla, porque hay que hacerlo, y, al mismo tiempo también, sin olvidar nunca que hay un objetivo primordial que su valor turístico, su valor económico. En el caso de San Sebastián nos parece que tiene mucho sentido restaurar las playas y al mismo tiempo evitar los vertidos para que esas playas no estén como han estado el verano pasado, en una situación no demasiado buena, con lo cual me parece lógico que haya una dedicación especial a algunas zonas en las que el turismo tiene importancia.

Territorialización del fondo de cohesión. Yo creo que este puede ser un debate un poco estéril. El fondo de cohesión es un fondo estatal que no quiere decir de la Administración central; quiere decir del Estado y el Es-

tado son las comunidades autónomas, los ayuntamientos y la Administración central. Por tanto, el fondo de cohesión tendrá distintas aplicaciones que en función de las competencias será gestionada por unos o por otros. Dado que han de ser grandes infraestructuras medioambientales, o de otro tipo, transporte en general como saben, de interés comunitario, hay cierta lógica en que las grandes infraestructuras de interés comunitario sean más bien competencia de la Administración central que de las comunidades autónomas. Eso no quita que si conseguimos que una parte importante del destino medioambiental de ese fondo de cohesión sea para depuración de aguas, a través de convenios con las comunidades autónomas o consorcios de ayuntamientos, sean estas administraciones las que gestionen parte de esos fondos, pero vía convenios que sirvan para cofinanciar las obras.

A la señora Larrañaga creo que prácticamente le he contestado con la respuesta conjunta que he dado, porque se refería a problemas concretos del País Vasco. En lo que se refiere a la relación de inversiones le remitiré, lo mismo que al representante del Grupo Vasco, los resúmenes pormenorizados de las obras que se van a ejecutar en el País Vasco.

El señor Oliver habla de las presas de Bellús y Escalona que están prácticamente ya en servicio. Una está terminada y la otra a punto de terminarse.

En la programación de las inversiones el desfase que aprecia está fundamentalmente centrado en Tous. Tous, como ya he dicho, ha cumplido lo que nos preocupaba más, el programa de 1992, que era el más delicado, porque nos hubiera hecho perder un año más. Ese ha sido el objetivo fundamental de este año.

En los otros casos como en el de Escalona concretamente se están acometiendo obras de impermeabilización importantes que no estaban previstas en el proyecto inicial, es cierto, y se ha detectado después que era necesario acometerlas; por tanto, habrá que ir pagándolas en los ejercicios futuros. Ese es el sentido fundamental de ese desfase que aprecia S. S. Hemos de terminar Escalona, que aunque está acabada de acuerdo con el proyecto inicial, lo que ha pasado es que antes de ponerla en carga se ha comprobado que, efectivamente, había que acometer esas obras de impermeabilización, que ya se han iniciado y que, además, están muy avanzadas.

Abastecimiento y alcantarillado. Nuestras competencias en lo que se refiere a saneamiento desde luego son nulas.

En cuanto al abastecimiento ¿cuál es la obligación de cualquier confederación? Aportar los recursos necesarios para que el abastecimiento esté garantizado por los sistemas de abastecimiento, sean privados, públicos o mixtos. Esto en lo que se refiere a los grandes problemas de las zonas en las que hay necesidades de abastecimiento. En las zonas marginables, en el sentido de poblaciones pequeñas o zonas que están alejadas de los grandes embalses, lógicamente la cosa es bastante más complicada. Es responsabilidad de los

ayuntamientos buscarse su abastecimiento, pero también somos conscientes de la dificultad para algunos ayuntamientos de alcanzar ese volumen de recursos y esa capacidad y garantía del suministro necesario.

De hecho, como sabe S. S. en la Comunidad Valenciana se está afrontando por la confederación (y digo la confederación porque al Ebro le afecta poco, sólo en el norte). Y se están acometiendo en algunas zonas críticas en donde es imposible esperar que los recursos propios de los ayuntamientos, por su propia capacidad recaudatoria, se consiga ese nivel de garantía. También se está haciendo en otras comunidades autónomas. En el caso de la Comunidad Valenciana me refiero concretamente a las zonas del Maestrazgo donde se está haciendo un trabajo de aportación de recursos para población muy dispersa, en un territorio muy amplio y que tiene necesidades importantes, yo creo que para todos, porque son territorios que se pueden despoblar. Eso sucede también en otras provincias del país en las que hay que hacer ese esfuerzo de abastecimiento que estrictamente no sería obligación de la confederación, pero que pensamos tiene que ir acometiendo, dado que pasa demasiado tiempo sin que se esté resolviendo por las comunidades autónomas o por los ayuntamientos.

En lo que se refiere a La Albufera hay un programa de política ambiental que permitiría la firma de algún convenio en el que aportáramos algún tipo de cofinanciación. Hasta este momento ese convenio no existe. Si la comunidad autónoma considera que necesita algún tipo de aportación adicional, no solamente desde el punto de vista de política ambiental, sino incluso desde la propia confederación dado que está en su ámbito de actuación, se podría llevar a cabo alguna actuación de hecho. Ahora ya se está ejecutando una que es el bombeo de aguas depuradas para recargar La Albufera con agua limpia, no potable, pero sí en buenas condiciones, que es una de las soluciones que ha planteado la propia confederación: desde la planta depuradora bombear el agua, reutilizarla de alguna manera para recargar La Albufera.

Situación después de la Unión Europea. Aparece el fondo de cohesión, como sabe y los sistemas de decisión cambian. Se pasa a una decisión mayoritaria y estamos muy pendientes. Quizá sea de las políticas más afectadas por la definición final que se alcance del concepto de subsidiariedad. Es un tema importante que lógicamente nos preocupa, porque puede cambiar en un sentido o en otro la responsabilidad comunitaria en lo que se refiere a política ambiental con posiciones distintas. En algunos casos la subsidiariedad nos parece que debería funcionar de abajo a arriba, y en otros casos de arriba a abajo. Yo creo que también es absolutamente legítimo que cada país la valore, nosotros pensamos que la lógica es la nuestra, pero cada uno puede valorar la subsidiariedad como quiera. Nosotros pensamos que cuando se refiere a políticas que afectan a la conservación del medio natural en el conjunto de la comunidad, en este caso en España, la subsidia-

riedad funciona en el sentido de que esa política se puede hacer con fondos comunitarios mejor que con fondos locales, aunque sólo sea porque los fondos comunitarios existen y en algunos casos los fondos autonómicos no existen; aunque sólo sea por esa lógica, la subsidiariedad ahí se aplica automáticamente. En otros sentidos, no; no nos parece, por ejemplo, que la inspección comunitaria pueda tener pretensiones de ejercerse sobre zonas en las que no aporta ningún recurso. Solamente nos parece que tenga sentido una inspección comunitaria cuando la misma responda a la aplicación de presupuestos comunitarios. Esperamos ser vigilados sólo en aquello en lo que estemos gastando dinero comunitario, pero en lo otro ya nos vigilamos nosotros.

La señora Estevan hace un planteamiento respecto a la calidad de las aguas que responde a la realidad en lo que se refiere a la descripción de los porcentajes. La dedicación al País Vasco, y al dedicación, en su día, a Navarra, ahora también a Asturias, ha tenido la virtud de hacernos conscientes (de hecho ha sido un poco la base que ha servido para definir la nueva dirección general de calidad de las aguas) de que la inhibición absoluta del Estado en lo que se refiere a la depuración de aguas no era operativa. No es que fuera políticamente mejor o peor, sino que no era operativa. Había que impulsar, desde la Administración del Estado, los planes de depuración, porque estaba siendo eficaz en el caso del País Vasco y muy eficaz en el caso de Asturias. Indudablemente el esfuerzo presupuestario que hay que hacer es tremendo y los instrumentos todavía no los tenemos perfectamente rodados.

Una de las cosas que nos planteamos —se lo digo aquí a SS. SS. porque posiblemente lo plantee el Gobierno— es la declaración de interés general de la nación de esta actividad de depuración, que sería una base legal que nos permitiría actuar con más flexibilidad. Ahora tenemos dificultades para actuar y sólo podemos hacerlo por inversiones directas, lo cual complica las cosas. Si se declarara de interés general, independientemente del ritmo al que se fueran abordando, no estaríamos pendientes de algunas de las cosas que creo que ha señalado S. S., que ha preguntado con qué criterios se hace eso, por qué actuamos en el seguimiento de tal o cual río y no de otro. Realmente todavía no hay una declaración de interés general que pueda establecer todo un calendario y todo un panorama de las necesidades del Estado con las zonas de actuación más urgente y las de actuación no tan urgente.

Esa sería una de las posibilidades que va unida indudablemente a la aportación de recursos que puedan llegar del fondo de cohesión y que, como he dicho también, vengan de la puesta en marcha de los instrumentos económicos que prevé el plan hidrológico. Sin la puesta en marcha de esos instrumentos económicos y sin el fondo de cohesión, indudablemente no tendría demasiado sentido. Debemos tener esas dos fuentes de recursos, pues sólo vía presupuesto sería difícil que pudiéramos avanzar mucho en la cofinanciación de esos sistemas.

En cuanto a la calidad de las aguas (creo que lo he dicho alguna vez aquí, no estoy seguro; en todo caso creo que a SS. SS. les sonará) estamos poniendo en marcha el SAICA, Sistema Automático de Información de Calidad de las Aguas, en todas las cuencas, que pensamos que va a ser un sistema moderno, integrado y compatible. Cuando se pone en marcha un sistema de estos algunas dificultades son que en cada cuenca se ponga en marcha —no se debe hacer, pero puede haber pasado— con distintos programas que no sean compatibles y, por tanto, impidan la centralización de información. El SAICA se inicia ya con una visión global de todas las cuencas y nos permitirá tener un conocimiento de la calidad de las aguas en todas las cuencas. Está previsto ya en los presupuestos de este año y pensamos implantarlo en todas las cuencas, hacer un seguimiento y tomar las medidas que sean precisas en función de los datos.

Desde el punto de vista de los nitratos creo que es preocupante en algunos puntos negros. No es tan preocupante como en otras zonas de la Comunidad, como SS. SS. saben, pero podría empezar a serlo cada vez más. Cuando se aplique bien la Directiva de nitratos estos problemas se reducirán; sobre todo también se reducirán cuando dejemos de sobreexplotar los acuíferos con la intensidad con la que ahora lo estamos haciendo. Ya está previsto en el Plan Hidrológico dejar reposar un poco nuestros acuíferos.

En cuanto al canon, hay una previsión en el Plan Hidrológico Nacional de que el kilovatio pague por el uso. Será un debate complicado porque en definitiva ese canon lo pagan las compañías, lo paga el usuario, parte el usuario parte la compañía. Todo eso habrá que definirlo; pero nos parece que tiene sentido filosófico al menos, en cuanto a si van a ser 10 céntimos o una peseta —y no es una horquilla arbitraria— si va a ser algo testimonial o algo que tenga sentido recaudatorio, eso lo tendrá que decidir este Parlamento cuando el Plan hidrológico nacional llegue a él. Lo que queremos es que se tenga en cuenta el principio de que el agua por utilizarla y no sólo por utilizarla sino por tenerla acumulada a la espera de ser utilizada, que es un factor limitante para su uso, debe ser pagada. Yo sé que hay opiniones contrarias en algunos sentidos en cuanto a que no se consumen, no se deteriora, pero cuando se usa se restringe su uso para otros destinos.

En cuanto a Engrisa les diré que tiene una serie de actividades que está llevando a cabo actualmente; ya las he relacionado un poco. Lo que hace fundamentalmente es ir a concursos en los que como constructora puede prestar su apoyo, invierte en empresas públicas o mixtas y participa en todas las que hasta ahora se lo han ofrecido. Se sabe que es accionista en Miramundo, en Valladolid también, lo va a ser ahora con una participación pequeña en Almadén, también participa en la planta de tratamiento físico y químico de Valencia, participa en centros de transferencia, en la recogida de aceites en puertos, etcétera. Yo creo que tiene una actividad todavía ralentizada y tan latente como

el resto de la actividad medioambiental de eliminación de residuos industriales en nuestro país. Es decir, tampoco es que la iniciativa privada esté acometiendo demasiados proyectos. Por tanto, creo que ahí tenemos un déficit que además nos afecta a todos y, por tanto, es una responsabilidad de los gobiernos autonómicos, pero en la que todos colectivamente tenemos que poner un granito de arena, porque ya sabemos que la reacción social ante los problemas de tratamiento térmico para eliminación de residuos es bastante negativa y yo creo que bastante injusta por parte de los que animan esta reacción, porque, de alguna manera, están dando un tratamiento importado, a un país que todavía está con tremendo déficit en lo que se refiere a infraestructura y tratamiento de residuos, están dando una información a la sociedad que no refleja en absoluto los problemas que hay que resolver y yo creo que está colaborando muy negativamente a nuestra situación medioambiental.

Nosotros desde la Administración estamos animando a las empresas privadas o mixtas que quieren entrar en el sector, sobre todo en lo que se refiere a tratamiento térmico. Los resultados hasta ahora no son muy halagadores, es cierto, pero desde luego no por falta de impulso ni de limitación en lo que se refiere a la Administración central, que está animando a que se hagan e intentando convencer al conjunto de la sociedad de que es todo lo contrario, son plantas que no tienen ningún problema, al contrario, van a resolver problemas.

También había una pregunta sobre qué fondos teníamos destinados en el Icona. El Icona no está en la Secretaría de Estado, al igual que el PITMA. Con esto doy un poco respuesta. Hay unas actividades que están residenciadas en otras unidades administrativas y que son responsabilidad política compartida, de las que lógicamente este Secretario de Estado tiene que informar cuando se trata de una visión global de tal problema medioambiental. Creo que pasa en todos los estados. Poco a poco eso se irá decantando en un sentido o en otro. Hay opiniones —como saben— extremas; si todas las unidades administrativas se llevaran a cabo en actividad que tuviera su componente medioambiental no haría falta una unidad medioambiental. Esto nunca pasará así. Siempre hará falta una unidad medioambiental que cubra todas las carencias de otras unidades y, sobre todo, que fije una política general para el conjunto de unidades administrativas; pero posiblemente siempre tendremos alguna actividad medioambiental en alguna unidad administrativa sobre la que uno pueda opinar —y es muy opinable esto— que debe estar ahí o en otra unidad medioambiental más específica.

Respecto a los objetivos concretos en lo que se refiere a regulación, están descritos ahí todos los embalses que se van a hacer, que forman parte ya de la continuación de la política hidráulica y que son un anticipo de lo que será el Plan hidrológico nacional.

En cuanto a las partidas dedicadas a distintos estu-

dios con distintos objetivos remitiré una nota diciéndole específicamente qué se va a hacer en cada uno de esos capítulos. En todo caso, la actividad fundamental de la Dirección General de Obras Hidráulicas va dedicada sobre todo a inversión. En cuanto se refiere al desglose que se hace para distintos tipos de estudios, le remitiré una nota explicándoselo.

En cuanto al programa Envireg también me había planteado alguna pregunta. El programa Envireg es el instrumento que como saben, sirve para cofinanciar —no hace falta que se lo explique—, para encajar nuestra cofinanciación de política ambiental. El programa Envireg se gestiona directamente desde el Ministerio de Economía. El Ministerio de Economía sencillamente coge inversiones españolas, las califica de medioambientales y, por tanto, dentro de los fondos FEDER asignables a la recuperación de fondos del programa Envireg. Hasta ahora las propuestas, las ofertas que nos hace el programa Envireg las estamos cubriendo, quizá no de la forma más ortodoxa, en el sentido de que a veces «a posteriori» actividades determinadas se les pone el título, que lo tienen, para conseguir la cofinanciación. Este es un mecanismo que funciona en general en la aplicación de fondos FEDER, no sólo en España sino en otros Estados miembros, y que además es una de las críticas que se hacen en lo que se refiere a la burocratización de Bruselas. Es decir, el fondo existe como una aportación, en definitiva, de recursos netos de un Estado y se obliga a que tenga distintas vocaciones. Posiblemente sería mejor que eso se hiciera previamente, lo que pasa es que no vamos a dar estas ideas a la Comisión, porque posiblemente entonces nos atara mucho más, pues se diría que tal programa debe ser para tal cosa concreta. El procedimiento actual es más cómodo para los Estados pero implica una burocratización «a posteriori» y no una vinculación directa a un programa real como el Envireg, que no responde a su filosofía porque son los Estados los que van revistiendo de medio ambiente lo que inicialmente se destina para estos objetivos.

Señor Presidente, si no he contestado a todo, me queda constancia de que he respondido a todas las cuestiones concretas que me han planteado SS. SS.; a las restantes, igual que el año pasado, daré respuesta por escrito.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, ¿me concede treinta segundos para solicitar una aclaración?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Quería comentar a SS. SS. que vamos muy mal de tiempo, por tanto, limitense a petición de precisiones o puntualizaciones puesto que por parte del señor Albero existe el compromiso de enviar por escrito los datos que ahora no posee.

Tiene la palabra la señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Seré muy breve, señor

Presidente. Me puede contestar con un sí o un no. Yo he preguntado en concreto si para que otras autonomías tengan las ayudas y tutela económicas de las responsabilidades de los ayuntamientos en abastecimiento y saneamiento tienen que dirigirse a su departamento, diciendo: renuncio a mis competencias. Esa es la primera pregunta.

La segunda pregunta es la siguiente. Ha dicho el señor Secretario de Estado que en el Plan hidrológico está estimada una inversión de 3,3 billones en 20 años, que extrapolando la inversión de 137.000 millones para este año en obras hidráulicas se llega a la cifra de 2,6 billones. Me imagino que usted no incluye en estas cifras el abastecimiento y saneamiento, puesto que es competencia de autonomías y ayuntamientos y ojeando su plan de aguas figura 1,5 billones en inversión, lo que supondría otro tanto en costos de explotación y mantenimiento. Por tanto, debe entenderse que para suministros y abastecimientos se destinarían 3,3, más 3 billones, no en 20 años, sino en menos. ¿Es así como se deben interpretar estas cifras?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Por el Grupo Vasco (PNV) tiene la palabra el señor Gatzagaetxebarria Bastida.

El señor **GATZAGAETXE BARRIA BASTIDA**: Quería realizar alguna pequeña aclaración. Se ha hecho referencia al clima de la política hidráulica en el País Vasco, aspecto sobre el que no me he referido, y en concreto al tema relativo a la transferencia de conformidad con el sistema de distribución competencial. Quisiera hacer una aclaración puesto que se ha realizado también una valoración por parte de la representante del Partido Popular y por el señor Secretario de Estado.

Quiero indicar únicamente, como sabe, señor Secretario de Estado, que el problema es de evaluación a efectos de cómo se descuenta del concierto económico y, en concreto, del índice 6,24 del cupo, en cuanto a la presupuestación que la Administración central dispone en materia de obras hidráulicas aspecto por el que creo que se están produciendo —y no está aquí representado el Gobierno vasco— un acercamiento de posturas al respecto, y, por tanto, entiendo que no era el sitio idóneo para hacer valoraciones al respecto. Esto en primer lugar.

En segundo lugar, también ha dicho usted que era cómodo vivir a costa de la Administración. Creo que no era el momento para entrar en este tipo de valoración. Cada uno responde de conformidad al momento en que es competente, en estos momentos de la Administración del Estado, con los presupuestos que al efecto dispone y únicamente quería hacer la puntualización en el sentido de que se está en la fase de llegar a un acuerdo en cuanto a la valoración de la transferencia, que es donde está centrada la discusión de esta materia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez):

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Quería que me suministrara un dato. Cuando el señor Albero ha hecho referencia a las plantas potabilizadoras, ¿debemos entender que hay una partida prevista y que continúa la subvención, por tanto, del ejercicio presupuestario anterior que contenía 2.300 millones de pesetas como previsión de subvención para las Islas Canarias? Eso suponía que en Canarias se subvencionaba el metro cúbico aproximadamente en 70 pesetas. No sabemos si continúa la misma cantidad o se ha incrementado. No la hemos podido encontrar en la documentación de los presupuestos y nos gustaría, si es posible, que nos hiciera esa precisión ahora o por escrito.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Tiene la palabra el señor Albero para responder a las cuestiones planteadas. Le ruego la misma brevedad que a los intervinientes.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LAS POLITICAS DEL AGUA Y DEL MEDIO AMBIENTE** (Albero Silla): Evidentemente no deben renunciar a sus competencias, hay que ejercerlas. Concretamente en medio ambiente habría que ejercerlas más.

La respuesta concreta sería avanzar en la declaración de interés general para poder afrontar las obras de depuración puesto que esto obvia esa renuncia; no es necesario renunciar, las administraciones competentes deben hacer cuanto puedan en depuración. Si la Administración central declarara de interés general la depuración de las aguas ello nos permitiría actuar sin necesidades de esa renuncia.

En cuanto a la valoración de las inversiones necesarias es de 3,3 billones en 20 años para ejecución de los aspectos cuantitativos y de 1,5 para los aspectos cualitativos. Lo que ocurre es que la participación del Estado en el sistema de depuración se estima entre un 20 y un 25 por ciento y no corre a cargo de este presupuesto que extrapolándolo nos daba la cifra del 2,6. Los usuarios, las administraciones responsables deben cubrir los 1,5 billones cofinanciados por la Administración del Estado.

Al señor Gatzagaetxebarria, quizá por mi condición de Diputado he hecho esas manifestaciones, pero no quería hacer una valoración, simplemente estaba describiendo una situación. En ningún momento he dicho «a costa del presupuesto», sino «en el presupuesto». También he dicho que se va generando una bola de nieve que a veces complica la negociación; cuanto más se hace más se tiene que pagar y todo es un poco complejo. Yo creo, como dice S. S., que estamos en el buen camino para que el Gobierno vasco asuma las competencias.

Respecto a la pregunta formulada por el señor Martínez-Campillo, tengo que decirle que está previs-

ta la realización de obras en Canarias y se incrementan las inversiones notablemente, no en subvención, en ejecución de obras; pero la ejecución de obras lleva implícita una subvención, al no tener que amortizar la planta lógicamente lleva una subvención en el coste del metro cúbico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Gracias, señor Albero. Damos por finalizada la comparecencia del señor Secretario de Estado para las políticas del Agua y del Medio Ambiente.

— **DE LA SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (Número de expediente 212/001826) Y CDS (Número de expediente 212/001921)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Pasamos a la siguiente comparecencia que es la de doña Elena Salgado, Secretaria General de Comunicaciones.

Esta comparecencia ha sido solicitada por los Grupos Popular y CDS. Antes de dar la palabra a los representantes de dichos grupos quisiera hacer un ruego respetando la máxima libertad de todos los grupos en sus exposiciones. Dada la hora en que nos encontramos y las comparecencias que están pendientes, solicito de SS. SS. que utilicen la máxima precisión y concisión en las preguntas y en las solicitudes de información a los comparecientes. Espero la colaboración de SS. SS., respetando al máximo su libertad de plantamientos en cuanto a lo que quieran formular.

Para exponer sus preguntas y peticiones de información, por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Comisión.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, porque somos conscientes de lo avanzado de la hora intentaremos ser muy explícitos en nuestro planteamiento.

El Grupo Popular, señora Secretaria General, agradece su presencia aquí y la información que nos va a dar en el momento preciso e importante en que estamos inmersos, en nuestra postura ante los próximos presupuestos.

Nuestro grupo entiende que un aspecto que condiciona de forma determinante los presupuestos, éstos y cualquiera, es el grado de ejecución de los anteriores. Respecto a este tema el Gobierno publicó en su día un resumen del grado de ejecución, a nivel de 30 de junio de 1992, que arrojaba unos datos realmente inquietantes y que, repito, influyen el presupuesto que estamos debatiendo. A nosotros nos interesa conocer estos aspectos para formalizar nuestras enmiendas.

Por ejemplo, dentro de su competencia, en el programa 521 B, ordenación de las telecomunicaciones, ges-

tión de administración del espectro radioeléctrico, el porcentaje que da ese análisis del Gobierno, repito, a nivel de 30 de junio pasado, en el capítulo 4 es sólo del 21 por ciento, y en el capítulo 6 del 34,6 por ciento. Nos interesa saber si ese porcentaje ha cambiado, cuál es ahora y cuál es la previsión de la Secretaría General a nivel de diciembre de este año. En el programa 542 A, investigación técnica, de la Dirección General de Telecomunicaciones, en el capítulo 7 de inversiones, el porcentaje en ese estudio del Gobierno es cero. Nos llamó poderosamente la atención esta falta de ejecución de ese capítulo. Le preguntamos en qué situación está ahora y en qué situación va a estar a finales de este ejercicio.

En relación con el programa 521 A, ordenación y explotación de los servicios postales y telegráficos, nos interesa conocer el grado de cumplimiento de los plazos ofertados durante el año 1992, teniendo en cuenta que las previsiones para este año y esa línea básica eran del 98 por ciento para correo local D1, del 99 por ciento, dentro de la misma línea básica, en el correo intrazonal D2, y del 100 por ciento en el correo zonal D3, igualmente dentro de esa línea básica. Como ve nos interesa no sólo lo que dije al principio respecto al nivel de inversiones, sino también respecto a los objetivos cumplidos. Luego en esta última parte estoy entrando en el campo de los objetivos cumplidos, puesto que también condiciona los presupuestos que estamos debatiendo.

En la misma línea nos interesa conocer la inversión realizada respecto a la prevista, que era de 3.317 millones de pesetas, en relación a la mecanización y automatización, así como el porcentaje de tal inversión, que va a suponer la disminución de tratamiento anual de la correspondencia española.

En relación con el programa 521 B, ordenación de las telecomunicaciones, gestión y administración del espectro radioeléctrico, queremos conocer, dentro del objetivo 1, cuál ha sido la inversión realizada en 1992 en instalaciones, cubiertas, fachadas, estructuración e iluminación, vidrieras, en cada una de las plantas primera a octava del edificio principal de Correos, Palacio de Comunicaciones, según consta en el expresado objetivo, así como a qué se van a dedicar cada una de las ocho plantas. Me interesa porque de este dato depende la formulación de nuestras enmiendas y, sobre todo, porque está relacionado con la importante inversión que se está realizando en la calle Aduana, a través de la Empresa Ocisa y que conlleva un importante aumento de gasto público. Nos gustaría conocer, por supuesto, si la decisión en los presupuestos es trasladar a ese gran Palacio de la plaza de Cibeles las dependencias del señor Ministro.

Una vez terminadas las Olimpiadas y la Expo de Sevilla está siendo noticia permanentemente el desfase que está teniendo el nivel de comunicaciones de la capital del Estado, de Madrid, respecto a otras ciudades que han sido más beneficiadas por estos fastos. Usted debe conocer, señora Secretaria General, qué previsio-

nes hay en el presupuesto respecto a compensar un poco a la capital del Estado del desfase que ha supuesto la ejecución de los fastos en materia de comunicaciones y de telecomunicaciones.

En relación más concretamente con el tema específico de Correos, que le afectan también directamente, es obvio, claro, y nadie ha discutido, el camino de errores que en los últimos años ha sufrido este organismo. Me interesa llamar la atención sobre dos magnitudes; una las pérdidas, o sea, el déficit de explotación y, otra, la deuda. El déficit de explotación ha ido aumentando progresivamente, pero se da la circunstancia que, en cuanto a estas pérdidas, saltamos de 12.000 millones, en 1984, a 18.000 millones, en el año 1985; a 21.000 millones, en 1986; a 27.000 millones a 1987; y a 25.000 millones en 1989, según datos oficiales. Sin embargo, en el informe anual sobre transportes y comunicaciones correspondientes a 1990 desaparece este dato como por encanto. Nos gustaría que se nos aclarara este dato correspondiente a los años 1990, 1991 y 1992 e incluso la previsión para 1993, puesto que se ha dicho públicamente que a raíz de ese tope de 27.000 millones de pronto no se publica esta magnitud por cierto pudor de la Administración en reconocer el fuerte incremento de este déficit de explotación. Incluso se ha dado la cifra, no desmentida, correspondiente al año 1991, de 50.721 millones de pesetas. Queremos conocer si esta cifra es cierta y cuál es la correspondiente al año 1992, así como las previsiones para 1993, y algo similar para el concepto deuda. Por parte de nuestro grupo venimos manteniendo en estos momentos una especie de forcejeo con el Gobierno para que se nos aclare esta deuda; hemos tenido que recurrir en varias ocasiones al amparo del Presidente de la Cámara y todavía no conocemos cuál es la deuda. Son dos conceptos, deuda y déficit de explotación.

En relación con el recorte presupuestario que se aprobó por el Gobierno el pasado 21 de julio, se totalizan los no disponibles hasta un total de 26.252 millones de pesetas. Le preguntamos, señora Secretaria General, qué porcentaje de este montante total afecta a sus competencias. Le rogamos nos describa cómo afectaron esas reducciones a sus compromisos presupuestarios y si estas reducciones van a ser compensadas por las previsiones del presupuesto del Estado para el año 1993.

Para finalizar, siendo consecuente con el ruego de la Presidencia, planteo la última cuestión, señora Secretaria General. El nuevo acuerdo entre Renfe y Correos no se acaba de firmar; al parecer está pendiente de que se reconozca una deuda de 20.000 millones de pesetas correspondientes al convenio anterior. El tema está en que la compañía ferroviaria no renuncia al cobro de esta deuda de 20.000 millones y, sin embargo, los actuales responsables de su Secretaría y de Correos no están dispuestos a reconocerlo, cuando es obvio —y lo conoce esta Comisión— que el anterior Director de Correos reconoció esta deuda de 20.000 millones de pesetas. Queríamos conocer la situación de esta deuda

por lo que puede afectar a los presupuestos del año 1993.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, muchas gracias a la Secretaria General de Comunicaciones por su comparecencia. Voy a ser muy concreto. En materia de comunicaciones y circunscribiéndonos a la memoria de objetivos, querríamos saber exactamente cómo piensan mejorar las actividades de normalización y certificación, por un lado. Luego, algo que no se ha desarrollado, que ha quedado en un epígrafe descrito simplemente, pero no se ha desarrollado, es cómo piensan concretar las medidas de fomento a la industria española en el sector de la comunicación, que luego no aparecen reflejadas en ningún otro sitio; se señala, se apunta, pero queremos conocer qué líneas van a ser esas de ayuda al sector de comunicación en la industria española.

Me gustaría que nos dijera cómo está funcionando y en qué medida participamos en el programa «Drive» de tecnología aplicada a la carretera y en el programa «Ora», de áreas rurales, y a qué se refiere exactamente el plan de televisión local, ya que hay previstos entre dos y tres proyectos.

Finalmente, sobre Correos, la pregunta va a ser muy concreta. Hay, si no nos equivocamos, una inversión prevista aproximada de unos 40.000 millones de pesetas para el próximo ejercicio. Nosotros vamos a aprobar ese presupuesto y, además, encantados. Suponemos que ese presupuesto va a ir en materia de personal, de infraestructuras, inmuebles y muebles. ¿Qué previsión tienen ustedes para 1993? ¿Se va a producir paralelamente una mejora en las comunicaciones de correos? ¿Cómo se va a producir esa mejora al tiempo que se producen las inversiones? Paralelismo entre inversión durante 1993, mejora y eficacia del servicio de Correos.

Finalmente, ¿cuál es el destino de telégrafos? El telégrafo cada día se usa menos. ¿Tiene sentido seguir invirtiendo en telégrafos o realmente convendría que pasara a tener otro tipo de funcionalidad, a la vista de los nuevos elementos técnicos que podrían sustituir al telégrafo y con un personal que podría manejarlo perfectamente?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Tiene la palabra la señora Salgado, para responder a las cuestiones planteadas. Quiero recordar a los señores Diputados que el Director de Correos comparece inmediatamente después, por lo que podrá precisar más en alguno de los temas planteados.

Señora Salgado.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): Agradezco a los señores

Diputados sus preguntas. En primer lugar, quiero corroborar lo que dice el Presidente de la Comisión: el Director General de Correos tiene prevista su comparecencia a continuación. Como todos ustedes saben, Correos es un organismo autónomo comercial al que, además, desde el Ministerio se ha querido dotar de una gran autonomía en su gestión. Por tanto, estas preguntas de detalle referidas a la calidad de los servicios que está prestando Correos y a su presupuesto de inversiones seguramente las contestará el Director General con más datos que los que yo pueda darles. De todas formas, respondiendo a la vez a los dos Diputados que han formulado sus preguntas, no quiero dejar de decir que, en lo que se refiere al Ministerio, hemos tenido la satisfacción de comprobar unas mejoras importantes en la calidad de los servicios que presta Correos. El Director General les aportará más datos, pero esas mejoras, sin ninguna duda, se deben atribuir, por una parte, a la mayor autonomía de gestión del organismo; siempre habíamos dicho que la estructura administrativa que tenía resultaba rígida para el cumplimiento de sus funciones. Deben atribuirse también a sus trabajadores, a la manera en la que los trabajadores de Correos se han identificado con un proyecto de reforma. Y, en tercer lugar, a las inversiones efectuadas, y en ese sentido es de esperar que la mejora de calidad de Correos continúe en el futuro al mismo ritmo que las inversiones. De todas maneras, no son las cifras que usted decía, señor Martínez-Campillo, pero el Director General de Correos las dirá con más precisión.

En cuanto al grado de ejecución del presupuesto, no tengo aquí el detalle de las inversiones que se han realizado por planta; con mucho gusto se las haré llegar en un plazo de 24 horas, señor Diputado; a ello me comprometo. En todo caso, creo que su pregunta era más general y se refería a la utilización que se va a dar al Palacio de Comunicaciones. Se ha escrito mucho, se ha especulado mucho con cuál iba a ser. Hay que partir de que el Palacio de Comunicaciones, y creo que alguno de ustedes tuvo la oportunidad de visitarlo, era y continúa siendo un sitio de trabajo absolutamente disfuncional para muchas de las actividades que Correos estaba llevando a cabo allí. Esto producía malas condiciones de trabajo y ciertos rozamientos en la prestación de los servicios. Por tanto, se ha buscado para los servicios administrativos de Correos un sitio más funcional y el traslado de los servicios operativos ya comenzó el año anterior a grandes centros de tratamiento postal, a los centros de nueva construcción o al centro de Chamartín remodelado. Con todo ello, el edificio del Palacio de Comunicaciones va a destinarse, en primer lugar, a la prestación de los servicios directos al ciudadano, como se estaba haciendo hasta ahora. El gran vestíbulo central, el que tradicionalmente recordamos como el sitio donde podíamos poner telegramas, enviar impresos urgentes, etcétera, va a continuar con su función, incluso mejorada; se va ampliar el Museo Postal y sobre el resto del edificio se está haciendo un estudio de cuál es el espacio que queda disponible, porque

si bien es cierto que metros cuadrados teóricos son muchos, la estructura del edificio, construido a principios de siglo, no es muy funcional para determinadas aplicaciones. En todo caso, se ha trasladado ya allí la Dirección General de Telecomunicaciones que estaba en varias oficinas de Madrid que tenía alquiladas. En el primer trimestre del año que viene se procederá a estudiar qué servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes pueden ser ubicados allí.

Se ha formulado una pregunta concreta con respecto al despacho del señor Ministro. El Ministro ya ha contestado a esa pregunta en varias de sus comparecencias. No tiene una relación muy directa con las cuestiones presupuestarias pero, en todo caso, quiero decirle que el Ministro de Obras Públicas y Transportes tiene allí un despacho, lo ha tenido siempre, porque su actividad parlamentaria hace que sea conveniente que tenga un despacho en las proximidades del Parlamento, teniendo, además, la oportunidad de tenerlo en el Palacio de Comunicaciones. Con esto he contestado ya a lo que se refiere a la inversión en el Palacio.

Respecto a los grados de cumplimiento del programa 521 B, en el artículo 61 se ha autorizado un 88 por ciento y se ha dispuesto un 56; en el 62, está autorizado un 86 y dispuesto un 59; en el 63, está autorizado un 92 y dispuesto un 89 y en el 64, está autorizado un 83 y dispuesto un 76. En su conjunto, en el capítulo seis está autorizado un 88 por ciento y dispuesto un 59 por ciento. Como usted sabe, los grados de ejecución en el presupuesto de inversiones típicamente se concentran en el último trimestre del año. Por tanto, será seguro que a finales de año habremos agotado todo el presupuesto de inversiones. De todas formas, yo le enviaré datos concretos de todo esto.

En cuanto a las inversiones en Madrid, en comparación con las inversiones realizadas en Sevilla y en Barcelona, debo decir que las inversiones en Sevilla y en Barcelona han sido en su mayor parte de Telefónica de España. Es también cierto que ha habido inversiones de Retevisión, pero en el caso de Retevisión, como usted sabe, los activos de Madrid son los más importantes podríamos decir en todo el conjunto de elementos de re que tiene Retevisión. Por tanto, de ninguna manera podríamos decir que Madrid está desfavorecido.

En cuanto a las inversiones de Telefónica, es cierto que en los últimos años se ha concentrado bastante inversión en Cataluña, en Barcelona, y en Sevilla y al Presidente de Telefónica —no sé si está prevista su comparecencia— será al que corresponda decir en concreto cuál va a ser el plan de inversiones, porque, como usted sabe, Telefónica es una empresa distinta y con mayoría de capital privado. Bien es cierto que hay un contrato del Estado con Telefónica que tiene un anexo en el que se marcan determinados objetivos. Estos objetivos que se marcan a Telefónica corresponden, en este caso, fundamentalmente al plan final de extensión

de la telefonía rural que, evidentemente, no es algo que afecte a Madrid capital.

El resto de las inversiones en Madrid de Telefónica, que ya digo que son el grueso de las inversiones de telecomunicaciones, seguramente el Presidente de Telefónica se le podrá indicar, y, si no estuviera prevista su comparecencia, con mucho gusto le haré llegar las inversiones previstas para el año que viene.

En el caso de las deudas de Correos, el Director General podrá dar cumplida cuenta. La desaparición de las cifras del déficit de explotación que me comenta, supongo que no es que desaparezcan, sino que por alguna razón no se recogen. En todo caso, el déficit de explotación de Correos se ha reducido de forma sensible, como seguramente les dirán después.

Contestando al señor Martínez-Campillo, diré, que en cuanto a las mejoras en los procedimientos de normalización y certificación de equipos, se va a cometer una agilización de este procedimiento, por las homologaciones que se van a dar a determinados laboratorios. Recuerdo la inauguración hace muy pocos meses de un laboratorio en el País Vasco que tiene unas dotaciones de equipos de una gran calidad, lo cual va a permitir que pueda hacer certificaciones adicionales a las que hacen los propios laboratorios de la Dirección General de Telecomunicaciones, que también van a ver sensiblemente ampliados sus equipos y, por tanto, su capacidad.

Las medidas de fomento a la industria española en el sector de las comunicaciones están enunciadas en el Plan nacional de telecomunicaciones, del que se ha dado cumplida cuenta al Parlamento. En todo caso, por parte de la Secretaría General de Comunicaciones es evidente que no se puede hacer una intervención muy directa —las normas comunitarias, como sabe el señor Diputado, nos lo impiden—, pero sí se ha creado en el seno del Plan nacional de telecomunicaciones una comisión que articule la relación entre los avances tecnológicos, la industria y los operadores de telecomunicación, de modo que los operadores de telecomunicación, a la vista de las necesidades, puedan decir a la industria cuáles serían los avances tecnológicos que tienen que incorporar a sus equipos, para que los equipos fabricados por la industria española cumplan todas las normas para poder potenciar los servicios avanzados de telecomunicación.

En cuanto al plan de televisión local, que aparece mencionado así en los indicadores de los presupuestos, es bien cierto que cuando se elaboraron los presupuestos todavía no se había decidido que el proyecto de ley que actualmente se ha presentado al Congreso incorporará únicamente la televisión por satélite. En el momento que se elaboraron estos indicadores estábamos todavía contemplando la posibilidad de ampliar el número de modalidades de televisión a otras modalidades distintas, y en ese caso hacía faltar saber —y de hecho continúa haciendo falta saberlo— en qué medida está localmente ocupado el espectro. Es decir, desde la Secretaría General de Comunicaciones, cuando

se habla de la posibilidad de tener una televisión terrena de baja potencia nosotros decimos siempre que eso no es posible en todos los sitios porque el espectro radioeléctrico en algunas zonas de nuestro país está, para esa baja potencia, absolutamente agotado y habría que ir a una televisión por satélite, en esos casos. Por ello, queremos tener absolutamente estudiado, a nivel local, las posibilidades que tendría el espectro de frecuencia.

Eso no significa que en este momento estemos pensando en un plan de televisión local, porque sabe el señor Diputado que en este momento el único proyecto de ley que está en tramitación es uno de televisión por satélite que, por naturaleza, es de ámbito nacional.

Las acciones concretas en cuanto al Ora no las tengo en este momento; con mucho gusto se lo haré llegar. En cuanto al Drive, se está participando con un grupo de trabajo en la Dirección General de Telecomunicaciones en la aplicación de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones al transporte por carretera e incluso en adoptar una iniciativa que permita que el propio diseño de nuestras infraestructuras tenga previsto las aplicaciones de telecomunicación, que tendrán que seguir a las redes viarias. Hay un grupo de trabajo en la Dirección General de Telecomunicaciones trabajando en este proyecto concreto.

Por mi parte, he querido dar respuesta a todo aquello que corresponde a mis competencias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Muchas gracias, señora Salgado.

Puede haber alguna intervención breve por parte de alguno de los intervinientes. **(Pausa.)** Si no es así, suspendemos un minuto la sesión hasta la incorporación del próximo compareciente, que es el Director General de Correos.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTONOMO DE CORREOS Y TELEGRAFOS (EGUSKIZA MANCHADO). A SOLICITUD DEL CDS (Número de expediente 212/001922)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Reanudamos la sesión.

Se encuentra con nosotros el Director General del Organismo Autónomo de Correos y Telégrafos, don Luis Eguskiza. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo parlamentario del CDS y para exponer las preguntas y las peticiones de información necesarias, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias al Director General de Correos y Telégrafos, por su presencia. Antes le decía en el pasillo, y ahora se lo digo en público, que las preguntas que hemos dirigido antes a la señora Secretaria General de Comunicaciones sobre Correos y Telégrafos iban dirigidas a él. Lo

que pasa es que como tenemos una gran acumulación en los secretarios generales ha habido un error.

Le quiero hacer una pregunta de carácter general. Al principio de la mañana el Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Transportes nos indicó, y así aparece también en la memoria del presupuesto, que para el año 1992 hay dos grandes capítulos de inversiones en correos y telégrafos para llevar a cabo su plan de modernización. Por un lado 20.000 millones y, por otro, 21.000 millones. Nos gustaría que usted desarrollara las líneas básicas, respecto a personal, infraestructuras, inmuebles y mejoras técnicas que van a suponer las inversiones que vamos a aprobar, por un lado.

También querríamos que, por favor, nos indicara exactamente cuál es el futuro de Telégrafos; si comparte nuestra opinión de que la escasa utilización —y, además, progresiva— de Telégrafos daría lugar a que fuéramos disminuyendo las inversiones en ello, de tal forma que se fuera reconvirtiendo en algún otro servicio que tuviera más sentido, como puede ser el telefax u otro similar.

Nos gustaría preguntarle algo que ya hizo el señor Camisón y que nosotros consideramos importante: En qué estado se encuentra y qué repercusión presupuestaria puede tener la deuda actual con Renfe. Asimismo, querríamos saber qué piensa hacer su organismo autónomo respecto a las concesiones que tiene con algunos transportistas que trasladan paquetería, etcétera, a determinados lugares; qué piensan hacer con esas viejas concesiones.

Finalmente, en el programa propio del Ministerio, habla ustedes de que van a hacer campañas publicitarias para estimular el uso del correo español. Eso nos lleva a la pregunta que hacíamos antes a la Secretaria General y que realmente era para usted, que es: Una campaña publicitaria supone que detrás hay un buen producto y un buen servicio. ¿Las inversiones durante el año 1993 garantizan ese buen servicio, buena eficiencia y, en alguna medida, que la inversión en publicidad va a cambiar la mala imagen que, desgraciadamente, tiene el servicio de Correos español, a mi juicio, injustamente? (El señor Camisón Asensio pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Señor Camisón, supongo que pide la palabra en relación con las preguntas que antes dirigió a la Secretaria General de Comunicaciones, que tienen relación con Correos y que fueron remitidas, en alguna medida, a la presencia del Director General. Su Grupo Parlamentario no había solicitado esta comparecencia, suponemos que porque pensaba plantearse a la señora Secretaria General de Comunicaciones, que se ha remitido al Director General. Por tanto, para que repita exclusivamente y con la mayor precisión posible las preguntas referentes a Correos que se hayan podido derivar de la Secretaria General al Director General, tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, tiene usted toda la razón, señor Presidente. Yo intervengo puesto que la propia Secretaria General nos ha remitido, a la hora de contestar, a la presencia del señor Director General del Organismo Autónomo de Correos y Telégrafos.

Yo he entendido, cuando la señora Secretaria hizo referencia a la presencia aquí del Director General, que el Director General conoce las preguntas que yo he hecho. En aras de la brevedad, no las repito. No obstante, repetiré la síntesis de las más importantes o, por lo menos, las que más interesan a nuestro Grupo Parlamentario y que están relacionadas con este debate de los presupuestos.

Hay dos partidas que para nosotros son fundamentales: una es la de pérdidas, es decir, déficit de explotación, que a lo largo de los años se ha venido publicando, que ha ido creciendo de una manera obvia y clara y que, a partir del año 1991, se oculta, puesto que no se publica en los documentos del Ministerio, hay una interrupción de su publicación. Se ha dicho en algún medio que ese déficit saltó de 27.000 a 50.000 y algo. Quisiera saber si esa cifra de 50.000 millones de déficit de explotación de Renfe es la que se ha dicho para los ejercicios de 1991 y 1992 y las previsiones para 1993. Algo semejante sucede respecto a la deuda, puesto que yo recordaba a la señora Secretaria General de Comunicaciones que ha habido una especie de forcejeo entre nuestro Grupo Parlamentario y el Organismo que usted preside por conocer esa cantidad, hasta el punto de que nos hemos visto obligados a pedir en dos ocasiones el amparo de la Presidencia para conocer esa cifra. Nos interesa hoy, de una vez por todas, conocer esas dos cuantificaciones.

Respecto a los índices de calidad conseguidos, son muy generales a la hora de formular nuestras enmiendas con vista a los objetivos del presupuesto para 1993, pero con la siguiente advertencia: Ya tenemos cierta experiencia en esta Comisión sobre los índices que se nos vienen dando, y la experiencia es que aquí se nos dicen por parte del Gobierno unos índices que, luego, la práctica se ocupa de desmentir, sobre todo cuando proceden de estudios más neutrales, incluso procedentes, por ejemplo, de asociaciones de consumidores o de estudios extranacionales. El problema radica en que sean datos que tengan credibilidad suficiente: hasta la fecha no lo hemos aceptado porque no nos los creemos, ya hemos visto varias veces que no se cumplen. Yo le rogaría que esos índices coincidan con la realidad, para que no se repita por enésima vez la diferencia. Y cito un ejemplo. Parece ser que los datos que ofrece Correos últimamente están hechos por Arthur Andersen, por un estudio especial; pero también el problema grave que tiene Correos es la falta de incentivación de su personal que se reconoce por el propio Organismo en su programa de empresa. Esto sigue adelante; no se ha corregido. Incluso, a la hora de organizar masters especiales por la misma empresa, Arthur Andersen, se hace sin publicidad, se da específicamente a

cierto tipo de funcionarios y a otros no se les da, porque no lo conocen. Nosotros estimamos que no está todavía resuelto el problema base, que es el de la falta de incentiación y de profesionalización del personal de Correos, y como lo creemos —lo demuestra el caso citado—, deseamos que las cifras que nos dé sean concordantes con las que están sufriendo día a día los funcionarios de Correos y Telégrafos.

Este es el resumen de las preguntas que he planteado a la señora Secretaria General de Comunicaciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTONOMO DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Eguzquiza Manchado): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, buenos días.

Respecto a las preguntas del Diputado del Grupo Parlamentario del CDS, los conceptos correspondientes al año 1993 en dos capítulos que son: subvención de explotación y subvención del capítulo seis, inversiones. Las inversiones que están previstas durante el año 1993 insisten en unos proyectos, que se iniciaron ya durante el año 1992, y que refuerzan básicamente dos prioridades de trabajo en la inversión. Una es la modernización del sistema afectado a las estructuras, a las infraestructuras con las que queremos dotar la capacidad productiva y de calidad del correo español, para lo cual se han puesto en marcha, además, otra serie de proyectos paralelos que están siendo reforzados con estas inversiones, como es un nuevo plan de transportes, que necesita sus propios centros de intercambio, un nuevo plan de producción, donde estamos separando los tipos de productos que van dentro del correo, con lo cual ya hay centros de tratamiento postal específicos para tipos de productos específicos dentro del correo, lo que ha llevado a que hagamos inversiones en el año 1992 —y las seguiremos haciendo en el año 1993— en centros especiales de tratamiento postal para centros de admisión masiva y para centros de intercambio para líneas, como las líneas urgentes y la línea básica. Esto ha hecho que hagamos una inversión de obras muy específica en mejoras de la producción.

Existen otros proyectos que también van a ser acometidos durante el año 1993 en esa misma decisión de prioridades, como son la seguridad, las mecanizaciones. La opción estratégica que se ha seguido cara a la mecanización ha sido no seguir comprando nuevas configuraciones OCR de mecanización, sino potenciar las que tenemos para darles un mayor aprovechamiento, con lo cual hemos iniciado un proyecto para que las seis configuraciones automáticas que existen en este país tengan un mínimo de 125.000 cartas a la hora, límite que haría rentable la máquina. Con ello lo que hacemos es potenciar todas las inversiones que mejoran la utilización de las mecanizaciones que tenemos. Den-

tro de este proyecto está la reforma de dos de ellas que son las más antiguas y que también hemos previsto reformar en el año 1993.

El equipamiento, sin embargo, está teniendo una inversión tan fuerte por lo menos como la mecanización. Y equipamiento llamamos a los sistemas de organización normales de los centros de trabajo, por ejemplo, jaulas, básculas, contenedores, etcétera. Esto consideramos que es básico para trabajar sobre los procesos de almacenamiento y logística internos dentro de la compañía.

Otras de las prioridades de la inversión está en función de una política que hemos iniciado en el año 1992 de renovación de sistemas de transporte. En este año hemos renovado 350 unidades de transporte, pensando en hacer una renovación total de la flota. La flota de Correos es de 6.700 vehículos; tenemos una edad media y un kilometraje de los vehículos que nos recomiendan hacer ya renovaciones que superan las mil unidades, entre motos y automóviles, al año. Para el año 1993 pensamos en una renovación de 295 unidades de cuatro ruedas y de mil unidades de dos ruedas, renovación e incorporación de nuevas motos a los sistemas de distribución.

También tenemos previsto hacer un nuevo esfuerzo, que ya hemos iniciado en el año 1992. Con una inversión de más de mil millones de pesetas, 1.250, en informática, que va a significar 1.540 millones de pesetas.

Los objetivos claros de informática vienen dados por unos proyectos concretos que ya hemos iniciado en el año 1992 y que para nosotros va a ser una apuesta fuerte en las previsiones que tenemos de modernización de la casa. Por ejemplo, hemos iniciado una política de distribución interna de productos que nos permita hacer un seguimiento más específico de nuestros productos dentro y fuera, hasta la distribución, desde que se admiten hasta que se distribuyen.

Hay productos, que son los que normalmente son comparativos con productos más básicos nuestros, como son los productos expres, que son los más caros del mercado y donde Correos tiene una presencia poco significativa, que requieren sistemas informáticos de tiempo real para hacer el seguimiento y la localización y dar calidad total; son productos que se mueven en muy pequeña cantidad —en todo el país se moverán ocho millones como mucho (nosotros movemos 4.500 millones de objetos)—, pero que son muy importantes para la imagen que luego la gente tiene del servicio. Sin embargo, es muy diferente; son productos que cuestan una media de 3.000 pesetas y nuestro producto normal cuesta 27 pesetas, pero luego va a compaginar un poco con la idea de cuál es la imagen que tienen en la calle del producto básico que da Correos, el servicio público. Normalmente se hace la misma comparación para un producto que tiene que dar calidad total y reclamaciones totales, que lleva un contrato particular con el cliente, con productos masivos que son los que nosotros tratamos.

Visto que la imagen es muy importante, y además el

mix de productos que queremos obtener para hacer más rentable el servicio total de Correos incide en que entremos seriamente en este tipo de productos, la informática va a ser, además de nuestra red de comunicaciones, uno de los elementos claves de inversión para meternos en el seguimiento de productos más altos del mercado pero que requieren un tratamiento especial de calidad total.

Esos serían una ampliación de la red de comunicaciones, en el sentido de terminar de dotar a las oficinas de Correos del proyecto de digitalización para la voz en las unidades principales, a las oficinas principales de Correos, y hacer que nuestra red de comunicaciones sea el soporte por el cual podamos seguir progresando en informática, pues son las inversiones más importantes que se van a hacer en el proyecto de inversión del año 1993, contando con que va a haber más de seis mil millones de pesetas en inversión de obras, no solamente dedicadas a las prioridades de producción, sino una reforma profunda de todas las infraestructuras de Correos. Durante el año 1993 pretendemos que afecte, como final de obra, a más de 200 oficinas y, como inicio de obra, que empiece la remodelación que seguirá en presupuestos siguientes de más de 475 oficinas, teniendo en cuenta que nuestra red de oficinas propia en la que tendríamos que hacer intervención estaría cercano a las 1.000 oficinas, por reparaciones, adecuación, adaptación, etcétera.

En el capítulo de explotación, los 20.000 millones van a tener un significado que modifica un poco a la baja la subvención de explotación del año 1992; básicamente va a afianzar un proyecto que ya hemos iniciado. Teniendo en cuenta que el capítulo uno de los presupuestos recoge el 75 por ciento de todo el presupuesto General de Correos, va a afectar a una modificación de la estructura interna sin mover las cantidades totales de personal del que va a disponer a jornadas completas el organismo autónomo en el año 1993. A finales de 1992 las jornadas completas eran de 62.907 y las que tenemos previstas en el año 1993 son 62.738.

Esto, como saben, se forma por efectivos que se mueven a lo largo del año, teniendo más y menos gente, en función de las necesidades de trabajo. Como se va a modificar la estructura, o pensamos modificarla, de personal interna, en cuanto a personal laboral y personal funcionario, existe un programa negociado con los sindicatos y con un visto bueno, en principio, general de la Administración en función de que no reclama empleo neto, sino que es transferencia interna, incluso con menos coste para el organismo autónomo por la repercusión de la Seguridad Social, por el cual pensamos pasar desde 1992 hasta 1993, si conseguimos que se hagan efectivas durante el año 1993 las ofertas de empleo de 1992 y 1993, de 42.447 efectivos funcionarios que tenemos en el año 1992 a 50.385, que es la propuesta de estabilización de empleo que hacemos para el año 1993.

Esto reducirá los laborales eventuales, según ese proyecto de estabilización, de 14.955, en el año 1992 (que es un porcentaje muy fuerte de la totalidad de nuestra

plantilla y que produce no sólo inestabilidad en nuestra gente, sino deterioro de la claridad del producto, puesto que es gente que se renueva por el propio tipo de contratos que la Ley obliga a hacer), a una plantilla inferior a 4.000, 3.767. Si las ofertas de empleo no se consiguieran sacar en los tiempos previstos que dota el presupuesto, podríamos llegar hasta un máximo de 6.500 laborales eventuales, si no conseguimos sacar en 1993 la oferta de empleo del año 1993. Esto significa una reducción al 50 por ciento de los laborales eventuales dentro de la casa.

El Capítulo uno no se mueve, es la misma cantidad que teníamos dotada en el año 1992 más los fondos adicionales, que son 2.100 millones de pesetas; esa es la dotación presupuestaria para el año 1993, más la desviación del IPC de un 0,6 por ciento, creo; no existe incremento de gastos en explotación. Las diferencias por las cuales se sigue dotando una subvención de explotación parecida es que, al ser organismo autónomo, este año se recoge presupuestariamente un fondo de manobra, que es la diferencia entre ingresos y pagos que deben generar las empresas en su balance, y como nosotros no tenemos balance la estamos dotando con cargo a nuestras propias previsiones de ingresos y gastos. Los gastos van a ser menores que en el año 1992 y, sin embargo, vamos a dotar de capital al organismo autónomo por valor de 11.000 millones, de esos 20.000 millones que se nos dan en subvención de explotación. Como sabe, es un fondo que queda recogido en el activo circulante de la sociedad a corto plazo, es un fondo más de capital de la empresa.

Respecto al futuro de Telégrafos, le diré que para nosotros todavía tiene una virtualidad fuerte el sistema telegráfico español. De hecho, los abonados télex, que funcionan en base al sistema telegráfico, superan los 27.000. Son abonados a los que estamos procurando hacer una reconversión en positivo, dar mayor capacidad de valor añadido a la red telegráfica. Para eso, una de las posibilidades que tiene el proyecto que este año se ha iniciado, y que seguiremos en años siguientes, el del correo electrónico, es tener redes cerradas con nuestros abonados télex y ofrecerles servicios de valor añadido, tanto para comunicación con nosotros como con otra gente del mercado. Podemos darles como valor añadido información de Bolsa y muchas otras cosas a través de nuestro propio sistema.

En cuanto al telégrafo de uso, el telegrama sigue siendo una partida estable desde el año 1991. El número de telegramas se mantiene estable, no crece; es cierto que no crece; teniendo en cuenta que una gran cantidad de esos telegramas son oficiales y que cumplen todavía una función legal dentro de la ley española, se ha mantenido estable y no ha tenido un deterioro. No pensamos hacer grandes inversiones sólo dedicadas a lo que es el telegrama y al telégrafo tradicional, sino hacer inversiones que potencien el valor añadido de ese sistema, que seguimos considerando todavía muy útil para la sociedad española y, de hecho, se sigue utilizando. La facturación mensual en concepto de telegra-

mas supera en Correos los 1.000 millones de pesetas al mes, sin contar télex y franquicias, con lo que no estamos hablando de un producto marginal. Una gran parte de las franquicias se está produciendo a través de los telegramas, Ministerio de Justicia, Policía, etcétera. Como saben, el año 1993 es el último de franquicia, con lo cual se va a potenciar facturación en telegramas y en servicio telegráfico justamente cuando desaparezca la franquicia, en el año 1994.

El estado de la deuda con Renfe es el estado de las consolidaciones internas de cuentas del Estado español. Cuando se transmitió el 1 de enero de 1992 el presupuesto de gasto e inversión del año, no se transmitió un balance al organismo autónomo Correos y Telégrafos. El hecho cierto es que durante muchos años —en algunas de sus preguntas, el Diputado del Grupo Popular don Felipe Camisón ha hecho referencia a ello— la consignación presupuestaria no cubría siempre los gastos que se iban produciendo en conceptos claros que estaban relacionados básicamente con el transporte y con otras cuentas públicas, con lo que se han producido desfases, sobre todo en función de cómo se valoraban esas consignaciones de gasto.

Por ejemplo, presupuestariamente se valoraba que había que pagar 3.000 millones a Renfe y Renfe, que ya llevaba quince años con la misma valoración de cuenta, pedía modificaciones a las cuentas de gasto. Eso no se admitía tradicionalmente —estoy hablándoles de cuentas desde 1976 ó 1977— y quedaba como que Renfe apuntaba que le debían dinero y Correos seguía haciendo una referencia, que en este caso es un Decreto por el que se marca la tarifa que debe cobrar Renfe a Correos. Es una tarifa vieja, que marca el famoso TKBR de años anteriores, que es la tonelada de arrastre que hacen los trenes de Renfe. Es una tarifa por la que uno lleva un número de vagones que pesan no sé cuántas toneladas y cobran un canon por tonelada de arrastre que lleva el tren. Lo cierto es que eso hace ya veinticinco años que se pega de bofetadas con los precios normales de transporte. El correo transportaba a media carga los trenes y tenía que pagar, respecto a ese Decreto que obligaba a pagar una cantidad, un canon fijo, por la cantidad de arrastre que llevaba el tren y no por la mercancía que se llevaba dentro. Esto era muy caro para el sistema y por eso estamos renegociando con Renfe, a pesar de las noticias que aparecen en prensa, con muy buenas maneras y agradablemente, la modificación del sistema de cargas de Correos que va a llevar Renfe. Tampoco estoy de acuerdo en que no va a llevarlas; más del 50 por ciento de la carga de Correos la va a seguir llevando Renfe, pero a los precios que se pueden pactar en competencia con otros sistemas de transporte. Esto lo dejo entre paréntesis por si alguien lo quiere publicar algún día. Eso es lo que quiere hacer Renfe modernizando su sistema de transportes.

No hay ninguna lucha interna entre Renfe y Correos respecto a cuál va a ser el futuro del transporte. Nosotros estamos encantados de ir con Renfe, nos gusta, te-

nemos nuestros centros de trabajo pegados a las estaciones de Renfe, hemos tenido siempre un contacto magnífico con Renfe a todos los niveles, desde la base hasta los directivos, y Renfe está buscando una modernización en su sistema que la haga competitiva. Nosotros somos una buena pieza para empezar a modernizar el sistema. No veo ninguna confrontación, ni de directivos ni de base, a pesar de que se siga comentando sobre esto.

En cuanto a la deuda en sí, la cuestión es la siguiente: Admito como principio que en su día, si el Estado lo decide, que todavía no lo ha decidido, yo tenga que pagar una deuda anterior. Partiendo de esa premisa, estoy dispuesto a valorar lo que dice un Decreto-ley. Un Director General de la Administración no va a cambiar un Decreto-ley si dice que tengo que pagar no sé qué; me ciño a él y la factura debe ceñirse a lo que dice el Decreto-ley. Si hay, como se ha podido comentar, algunas cosas sobre que es un precio desfasado. Lo digo públicamente, es un precio desfasado; si no lo han oído, es un precio desfasado, es viejísimo, es injusto. Pero yo no voy a modificar algo que se hace en otros niveles de poder de decisión, yo no tengo poder de decisión para decir a Renfe que tiene razón y que es un precio desfasado. Será un precio desfasado, para mí es caro porque, aunque sea desfasado, no está en la realidad del transporte que necesito.

Por ello, le diré que no existe ninguna confrontación, existe un detalle claro de búsqueda de cuál sería exactamente el precio que debe definir las relaciones de Correos con Renfe.

Como sabe, la concesión de transportistas se hace por concurso. Cuando vencen los contratos, lo que hacemos nosotros es un concurso para que se presenten transportistas. Los concursos tienen siempre la posibilidad de que haya una valoración técnica de lo que se ofrece, inclusive la experiencia que tienen, la calidad del servicio que dan, la cantidad de ofertas de la misma compañía que se presenta, para permitir que haya un abanico mayor de posibilidades respecto a la seguridad del transporte de Correos y no quedarnos en manos de un proveedor, etcétera. Con ese criterio se han hecho cientos de concesiones, llevamos del orden de cuatrocientas. Hemos tenido alguna queja puntual, pero dentro de este número de concesiones, cada vez que hay un problema concreto lo estudiamos y nos ocupamos de él. Sin embargo, durante el año 1992 se han renovado 475 concesiones.

Campañas publicitarias. Desde luego, el producto de Correos no es fácil que se pueda vender, es un servicio público que forma una matriz que no la forma ningún otro servicio público del país que no sea la Sanidad. Son 38 millones de habitantes que cruzan comunicaciones con 38 millones de habitantes, a una media de 140 cartas o comunicaciones al año cada habitante. Esto supone que estamos generando 38 millones de cruces, y 38 millones multiplicados por 140 comunicaciones cada uno con otros 38 millones de habitantes. Nosotros hemos hecho una centralización en

puntos de comunicación básicos que son 12.900. Quiero decir que hemos reducido los 38 millones de habitantes a 12.000 puntos donde se hace la admisión y la primera catalogación de dónde se cruzan las cartas de esos 38 millones de habitantes. Luego ya hemos reducido una matriz de 12.000 por 12.000. Si usted se imagina dicha matriz moviendo 4.500 millones de cartas, convendrá conmigo en que estamos haciendo unos cruces de 600.000 toneladas diarias de objetos por España, de un lado para otro, donde tienen que ir de 12.000 sitios a 12.000 sitios. La única manera de hacer llegar al usuario del servicio de una forma lógica lo que está sucediendo es cuando somos capaces de transmitir la dimensión, el tamaño, la complejidad del sistema. No hay un sistema logístico tan complejo en este país, en sentido de logística de funcionamiento, no de tecnología, con lo cual la mala imagen de servicio público es difícil generarla, como decíamos antes, para una empresa que está generando 10.000 envíos al año, que sin embargo, le permiten facturar lo suficiente para mantener no sólo eso, sino campañas de imagen que incluso se permiten dañar la imagen del servicio público, que la gente no sabe o no le da la gana saber que es 6.000 veces más barata que ese producto con el cual se está dañando la imagen del servicio público. Quiero decir que no existe la alternativa. Ni esas compañías están preparadas para asumir estas toneladas ingentes de comunicación ni tendrían ninguna capacidad para dar precios que no fueron 500 veces superior por lo menos —o sea, de 20 pesetas a 1.000 pesetas— al precio más barato posterior al que daría Correos. Desde luego, calidad total para 4.500 millones de objetos cuando mueves toneladas, no se puede dar. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

La Comunidad Económica Europea —es también una pregunta del señor Camisón sobre la que luego entraré a hablar— lo que hace es confundir aún más el tema, porque los mejores países de la Comunidad Económica Europea, como son Francia, Alemania, el Reino Unido, están dando una calidad que no es total. Todo el mundo da calidades por las cuales asegura que hasta un porcentaje todo el mundo está recibiendo su correspondencia al día siguiente o a los dos días, y que la cola que queda no sea un porcentaje muy grande que llega a partir de los seis siguientes días. Luego queda siempre un porcentaje, que, al final, es muy difícil de valorar, porque las cartas no llevan identificación individual como los «courries», que son muy pocas cartas y todas pueden llevar nombres y apellidos y puedes identificarlas con la mano (las nuestras, no; las nuestras llevan sacas, toneladas, contenedores, aviones, etcétera), un porcentaje, digo, que suele ser entre un uno y un dos por ciento de todas las cartas, en la Comunidad Económica y en España igual, que van mal direccionadas, que hay errores, que la carta se quedó en el último lugar de la saca, que hubo un incendio en un buzón... Pasa. Normalmente, un porcentaje de ese porcentaje vuelve al remitente porque estaba mal encaminado y un porcentaje mínimo, que para nosotros

significaron 15.000 cartas sobre 4.500 millones en el año 1991, desaparece. Pero no desaparece, puede volver a aparecer al cabo de meses. Se puede estar valorando que 15.000 cartas no han llegado en tres meses, en un año, y no se está valorando que es entre 4.500 millones de cartas y este tipo de valoración no se está haciendo con otro tipo de competencias.

Estamos hablando de que en la campaña publicitaria lo que queremos decir a la población es que conozca el correo, que es un servicio público que le puede dar una serie de cosas al precio que las está dando, y esto es el servicio público. No estamos diciendo que queremos competir con que un ciudadano echa una carta y viene un señor de Correos corriendo, la recoge del buzón, monta en un avión y se la va a llevar al señor que va dirigida la carta. Ese no es el correo. El correo recibe diariamente 25 millones de cartas de ciudadanos y las cruza en 12.900 sitios de este país para 38 millones de habitantes. Además, el correo no es como la telefónica u otro producto en el que puedes valorar objetivamente la calidad del sistema. El correo está individualizado, está protegido por la Constitución —la inviolabilidad, el secreto, a quién se escribe, cuál es el contenido, etcétera— y sólo lo conoce el ciudadano que lo envía y el ciudadano que lo recibe. Esto quiere decir que para las cartas ordinarias, si así parece, podría haber una campaña al revés, que alguien decidiera que no le gusta el correo español, podría ser otro —no digo privado porque no debería competir con el español, porque son segmentos diferentes de mercado— que ha decidido entrar, pensando que a lo mejor algún día puede tener un negocio aquí, y escribiera a «Cartas al Director», diciendo: ¡Qué gracioso! Me ha llegado una tarjeta postal de Navidades de 1968. Fíjese como funciona el correo español. La noticia en «Cartas al Director» es la típica noticia maravillosa, porque parece que llena las páginas. ¡Qué gracioso el correo español que es del siglo XII!, pero nadie pregunta: ¿Ha ido usted a un notario y ha dicho: Aquí está el cartero, ésta es la carta y mire la fecha del matasellos. Eso no lo hacen y admiten que esa persona pueda decir públicamente que esa carta ha llegado con siete años de retraso. De esas se producen montones. Cuando nosotros escribimos al periódico diciendo: Por favor, diga que este hombre reclame en Correos, que estaríamos encantados porque se la vamos a comprar para el Museo Postal; estaríamos encantados de recibir esta carta, no ya de 1968, sino de diciembre pasado. Pero eso no existe, es mucho más gratificante hacer un daño al servicio público, donde trabajan 70.000 personas y donde, además, se sienten ofendidas de que eso suceda, porque ellos saben que eso ya no ocurre. Sin embargo, sí están sintiendo que es una política general fácil de atacar. Ya no se ataca solamente a que la gestión que yo estoy haciendo sea buena o mala; se está atacando a gente que está haciendo un gran sacrificio para sacar adelante un servicio que en mucho sigue siendo manual y que depende mucho del esfuerzo que haga la gente para sacarlo adelante. Es necesario, pues, que exista

una campaña publicitaria que anime internamente a la casa, que sepa que estamos diciendo exactamente al público qué es lo que estamos ofreciendo y el nivel de calidad en que lo estamos ofreciendo.

Con respecto al señor Camisón, su señoría habla de los déficit de explotación. Estos han tenido componentes siempre de diferencia entre ingresos y gastos. Lo que pasa es que, presupuestariamente, hasta el año 1992, la diferencia entre ingresos y gastos para el propio organismo era complicada; lo que teníamos era un presupuesto de gastos y el de ingresos no lo conocíamos porque se ingresaba directamente en el Tesoro. Las cuentas finales no las establecía el organismo autónomo diciendo cuál era la diferencia entre ingresos y gastos. Sin embargo, lo que sí podemos saber es que la diferencia entre ingresos y gastos se ha ido reduciendo. La diferencia entre ingresos y gastos, en el año 1987 fue de 26.000 millones de pesetas; en el año 1988, fue de 42.000 millones de pesetas; en el año 1989, fue de 57.000 millones de pesetas; en el año 1990, fue de 58.000 millones de pesetas; en el año 1991, fue de 50.000 millones de pesetas; y en el año 1992 va a ser de 23.000 millones de pesetas. La previsión es que siga reduciéndose hasta el año 1997: que podamos seguir reduciendo la diferencia entre ingresos y gastos hasta el año 1997.

Lo cierto es que desde el año 1981, y nosotros tenemos datos desde el año 1979, todos los presupuestos no han cubierto los gastos reales que se producían en el organismo autónomo; los gastos sí los conocemos; lo mismo que los ingresos, eran un dato que nos pasaban finalmente una vez producidos. Desde el año 1979, y en algunos casos desde 1976, se han ido produciendo desfases entre los gastos asignados por el Estado presupuestariamente y los gastos reales que iba produciendo Correos y Telégrafos. La suma de todo eso sería lo que se llama el estado de la deuda que, en muchos casos, debe ser conciliada porque los gastos que se asignaban presupuestariamente eran gastos que venían fijados por ley, que deberían tenerse, con lo cual es difícil que el organismo autónomo, lo mismo que pasa en el caso de Renfe, pueda aceptar que se modifique un gasto sin que haya sido analizado y visto por quien aprueba los presupuestos. En todo caso, existe el convencimiento por parte del organismo autónomo de que una gran parte de esos gastos estaban desfasados. Lo cierto es que durante años no hubo modificación de tarifas, con lo cual tampoco había modificación del precio de los gastos, pero en cualquiera de los dos casos era una entelequia y, desde luego, desde el año 1976 se han venido arrastrando esas diferencias.

En cuanto a la deuda, y recalco un poco lo que he dicho anteriormente al Diputado del CDS, a mí no me han transmitido un balance con deuda. Como estoy iniciando la contabilidad, que como sabe S. S. la llevaba previamente la intervención General del Estado, lo que estoy haciendo es una conciliación de cuentas y, entonces, hay algunos proveedores —que nunca son del área privada, sino que algunos son públicos—, que tenían

fijado por ley el régimen de tratamiento que tenían con Correos, que las facturas que presentan no están de acuerdo con lo que yo conozco por la ley que debería pagarles Correos. Por tanto, ahí hay un desfase que entraría dentro de lo que ellos de vez en cuando reclaman públicamente como deuda y lo que yo todavía digo que tendría que conciliar con alguien que me dijera que efectivamente eso es lo que debería pagar. En todo caso, tampoco tengo ninguna idea ni está recogido en ningún concepto presupuestario, que es lo que ustedes aprueban, el que yo tenga que pagar deudas. Lo que estoy pagando son todas las que tenía del año 1991 y que fueron el primer proceso de ajuste que hicimos sobre la contabilidad de Correos y Telégrafos, pero en lo referente a años anteriores todavía estamos en estado de conciliación de cuentas y pensamos que podremos tener el primer balance cerrado de la contabilidad en noviembre de este año. Una vez visto por el Consejo Rector del organismo autónomo se empezaría a hablar de cuáles son las diferencias de conciliación que existen en el pasivo del balance de Correos y Telégrafos, entre lo que nosotros tenemos apuntado y las facturas que nos reclaman de otros organismos públicos. Yo creo que ése sería un buen momento y yo no tendría ningún problema para venir y explicarlo, si quisieran, pero una vez conciliado, porque creo que no debo entrar en un debate, y menos a través de medios de comunicación, sobre si yo debo o no debo... Yo no debo nada y, en todo caso, debería ser alguien superior a mí quien aprobara que voy a tener que pagar algo.

En cuanto a los índices de calidad lo cierto es que se han movido en criterios muy diversos de cuál es la calidad de un sistema postal. Lo cierto es que aquí se entregó en su día un plan por el cual se iba a llegar a una calidad total del correo público, pero, sin embargo, yo creo que esto estaba más bien relacionado con algún tipo de correo, carta ordinaria, probablemente urbana, pero lo cierto es que al mismo tiempo también estaba funcionando otro tipo de valoraciones que hacían los propios consumidores, que hacía una revista. Mandaba diez cartas y decía que había tardado 475 días. En fin, se podía hacer cualquier cosa. No hay un sistema normalizado y estandarizado que fije la calidad de los sistemas postales. Sin embargo, la Comunidad Económica Europea, en el «libro verde» hace una relación para correo urgente donde dice cuál es el objetivo que se marcan los países. España se marca un objetivo del 100 por cien, que debe ser el que usted mencionaba inicialmente. En el «libro verde» el correo español dice que ha obtenido el 80 por ciento, y el resultado obtenido por estudios independientes es que ha obtenido el 38 por ciento. Claro, los resultados independientes se refieren a una muestra que se hizo por parte de una organización de consumidores, que tampoco tenía un rigor estadístico muy serio, pero digamos que pudiera ser cierto. Si queremos ser realistas podemos decir, tomando un dato medio de la Comunidad Económica Europea, que la media europea es de un 66,4 por ciento, según los estudios independientes, pa-

ra tener cartas en el día siguiente; son cartas de primera clase, las urgentes.

Nosotros, viendo la cantidad de datos que se manejaban tomados de una manera y de otra, optamos por hacer una auditoría externa del Servicio Postal español, que fuera contrastable no solamente por la amplitud de su muestra, sino además por el rigor con que se ha hecho los flujos, de dónde va una carta u otra. Por ejemplo, entre Madrid y Barcelona funciona el 25 por ciento de la correspondencia española; claramente debe tener una muestra significativa que permita pensar que el 25 por ciento está tratado con esa muestra que va de Madrid a Barcelona.

Arthur & Andersen ha hecho un estudio independiente del sistema de control de calidad del correo español. Ellos decidieron el tamaño de la muestra para un nivel de confianza del 95 por ciento, con un nivel de desviación no superior al 0,2 por ciento, con lo cual creemos además que cumplimos suficientemente lo que las organizaciones internacionales, incluida la Comunidad Económica Europea, nos pedían como requisito para poder dar como verídicos nuestros datos.

Según el estudio de Arthur & Andersen nuestra calidad está ahora mismo al nivel de la Comunidad Europea en cartas urgentes y en cartas ordinarias. Lo cierto es que nadie valida que en Francia, en Estados Unidos o en Inglaterra las cartas también llegan en un 70 por ciento al día siguiente, pero no llegan al 100 por ciento al día siguiente. Llega al segundo día hasta un 89 ó 90 por ciento y al tercer día hasta un 95 por ciento y, luego, el cinco por ciento restante va goteándose a lo largo de los seis días siguientes y tienen un uno por ciento que tiene retrasos considerables por malos encaminamientos o por malas fechas.

Esta es un poco la realidad de los correos europeos. Aquí nosotros decimos que nuestro correo está al nivel medio. En la prueba que hicimos en abril estaría al nivel medio, destacado de los peores correos europeos, pero sin entrar todavía en el pelotón de los mejores en correspondencia ordinaria.

La gente se puede permitir todavía el decir que estamos de broma. Todo el mundo sabe que las cargas llegan tarde, pero nadie se fija que en Francia está llegando tarde el mismo nivel de cartas que en España, porque seguimos pensando que aquí, por principio, todo es malo, todo es viejo, todo es feo y que es buenísimo lo del otro lado.

Me gustaría que alguien hubiera leído los datos del «libro verde» que, sin embargo, todo el mundo publica, no solamente para contrastar con lo que dicen de España, puesto que ya hemos pedido una auditoría externa para que se diga de España por un tercero, objetivamente, cuál es la calidad del correo español, sino que vean cuál es la calidad del resto de los correos, para que digan que, por ejemplo, el Reino Unido, que es uno de los hitos y de las maravillas del correo, está diciéndolo una auditoría externa que en cartas urgentes tiene un 80 por ciento en el día siguiente. El correo es-

pañol, según Arthur & Andersen, tiene el 75 por ciento al día siguiente en cartas urgentes.

Esa es la diferencia entre lo que creen muchos que es el correo mejor del mundo, el Royal Mail, y lo que es el correo español.

El propio Presidente de Royal Mail me escribe una carta que dice: En el Royal Mail internacional se lleva a cabo un control por separado de la prestación de servicio depósito a destino dado a las cartas depositadas en este país y entregadas en diversas ciudades en todo el mundo, incluyendo Madrid, Barcelona y Málaga. Este servicio lo hace para nosotros una compañía independiente. Adjunto le hago llegar los resultados que acaban de ser publicados para los meses de abril-junio de 1992, y estoy seguro que estará complacido de ver la mejora que estamos obteniendo conjuntamente para las localidades españolas.

Las cifras del año pasado figuran entre paréntesis. Va uno a ver esos datos y curiosamente se da cuenta...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Director General, aunque los datos que está dando son muy interesantes, convendría que nos circunscribiéramos al tema presupuestario, porque si no me temo que no vamos a poder terminar esta mañana con el trabajo que tenemos acumulado.

Le rogaría que responda solamente a las cuestiones que tengan una repercusión presupuestaria directa, porque si no el debate se nos alargará excesivamente.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTONOMO DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Eguzquiza Manchado): Yo creo, a pesar de todo, que esto sí tiene un fondo presupuestario, pues claramente todo lo que estamos invirtiendo en presupuestos es para mejorar la calidad. No hay otro objetivo en Correos que mejorar la calidad.

Voy a aprovechar para decirle que la media con las cartas ha sido de 2,6 días, mientras que la media europea es de 3,2 días, teniendo en cuenta distancias que en algunos casos son superiores a las nuestras. Estamos en una media normal. Lo que pasa es que el deterioro de imagen ha sido tan fuerte que es muy difícil retomar ese tema.

Incido en otra pregunta que entiendo que también tiene que ver con el presupuesto, que sería la respuesta interna de la casa porque se sienta que sea concordante con la política de mejora que estamos dando, tanto en los resultados económicos como en calidad del producto. Lo cierto es que en diciembre de este año vamos a haber hecho todos los concursos, tanto de sistemas de promoción como de niveles como de traslados, que teníamos previstos y que estaba demandando la casa. Algunos casos, justamente los presupuestos de los años 1992 y 1993, han propiciado que hagamos un gran esfuerzo interno, a través de la formación, que ha permitido que por ejemplo, este año se haya dado formación a más de 25.500 personas de Correos y Telégrafos. Esto hace que en los casos que usted citaba, por ejem-

plo, el del máster, hubo un primero en el que tratamos de trabajar sobre una base de datos de potencial de gente. Fue contestado pero al final fue la única manera, en un concurso de estas características, por la que conseguimos buscar las dieciséis primeras personas para iniciar estos cursos. Lo cierto es que luego ha habido concursos abiertos, en los que se ha presentado todo el mundo, y ya no hemos vuelto a tener ninguna queja sindical interna respecto a esto. En muchos casos, además, se debe achacar a mi falta de experiencia en tomas de decisiones de este tipo y no a un sistema decidido de ser especialmente injustos dentro de la Casa, todo lo contrario; tenemos una Casa tan grande que justamente lo que intentamos es ser muy objetivos y justos porque de lo contrario la gente se siente maltratada.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que no hay ninguna aclaración. Muchas gracias por su colaboración.

— **DEL SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DEL CDS (Número de expediente 212/001910) Y MIXTO (Número de expediente 212/001882)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia, de don José Alberto Zaragoza, Secretario General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a quien ruego se incorpore a la Mesa.

La comparecencia del señor Zaragoza ha sido solicitada por los Grupos del CDS y Mixto.

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo. Les recuerdo a SS. SS. que es para temas estrictamente presupuestarios.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Presidente por el recordatorio. Querría agradecer al señor Secretario General de Planificación su presencia en la Comisión. Es difícil la cuestión presupuestaria brillante en lo que es su competencia, porque no tiene inversiones directas, por lo que voy a referirme exclusivamente a la Memoria de objetivos.

En el presupuesto figura que usted tiene asignados aproximadamente unos 73 millones de pesetas; para planificación intermodal de transporte-grandes ciudades, 250 millones de pesetas; y el Instituto del Territorio y Urbanismo, que también depende de usted, pero cuyo director me imagino, señor Presidente, comparece esta tarde, tiene asignados 72 millones. En estas cantidades en que nos movemos lo que se hace sobre todo es elaborar las grandes estrategias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia territorial. Lo que querría preguntarle esencialmente es hacia dónde caminan las grandes inversiones públicas en mate-

ria territorial en España, que son el objetivo esencial de sus estudios, es decir, de alguna manera usted va a servir de soporte técnico a las grandes inversiones en materia territorial del Ministerio. Estos años pasados han estado focalizados en las inversiones destinadas a Madrid, Barcelona y Sevilla, sobre todo a Barcelona. Aparte de que continúen estas inversiones y las colas que traigan, lógicamente, por los acontecimientos de 1992, ¿hacia dónde caminan ahora las inversiones en materia territorial en España? Por otro lado...

El señor **PRESIDENTE**: Creo que no tiene nada que ver con los presupuestos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Sí, sí, con la misión que le corresponde. Este organismo tiene asignados estos millones de pesetas y nosotros queremos saber en qué estudios los va a emplear. En el plan de infraestructuras de transportes de grandes ciudades, hacia dónde caminan esos estudios en los que ustedes van a emplear lo presupuestado. Y, en política hidráulica, cuál es el estudio que ustedes hacen, además de los que se hacen en los planes hidrológicos nacionales, que justifique el hecho de que ustedes tengan un presupuesto como tal centro directivo, dentro de la Memoria de objetivos que se cita.

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

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Señor Presidente, simplemente voy a preguntar por una cuestión que se refiere al objetivo irrenunciable, como incluso lo califica el señor Borrell, que es el tema de la Y vasca. ¿Qué pasa con la Y vasca? ¿Cuál es el estado en el que se encuentra? ¿Existe alguna consignación presupuestaria? ¿Cuál es la situación y en qué período de tiempo se prevé que se ejecutará? Esto de un lado.

Por otro lado, el famoso tema del tren de alta velocidad, cuáles son las ideas que está manejando el Gobierno a este respecto.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Zaragoza Rameau): Respecto a la pregunta del Diputado del CDS, le diría que la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial lo que intenta es establecer precisamente un grado de coherencia entre inversiones realizadas por distintas administraciones públicas. Las competencias en ordenación del territorio y en territorio son competencias constitucionales de los entes territoriales, comunidades autónomas y corporaciones locales. La realidad de la vida, sin embargo, está en que el territorio se ordena no solamente porque existan competen-

cias constitucionales, sino en función de las infraestructuras y de las inversiones que realiza cada uno. En este sentido, lo que nosotros intentamos es analizar cuáles son las implicaciones territoriales que se realizan en la planificación de las inversiones de las grandes infraestructuras y las inversiones de la Administración central y, por otra parte, cómo podemos concertar —y de ahí la segunda denominación de la Secretaría General— con otros entes inversores de las administraciones públicas, comunidades autónomas y corporaciones locales, de forma tal que haya el máximo grado de coherencia en la planificación global de las inversiones. Eso exige una constante puesta a punto de conexión con comunidades autónomas y ayuntamientos. Exige un volumen importante de estudios por parte de la Secretaría General, pero exige, además de eso, la concertación y el análisis conjunto con las comunidades autónomas y los ayuntamientos de los propios estudios que ya se están realizando. Por tanto, más que plantearnos cómo ordenamos el territorio se trata de ver cómo somos capaces de articular nuestras infraestructuras con la ordenación del territorio, donde tienen sus competencias los entes territoriales correspondientes.

Obviamente, comentarle cuáles son las implicaciones territoriales de las grandes infraestructuras del Estado que en este momento se pueden planear, puede usted imaginar que daría origen a una larga charla. Si le puedo comentar, a grandes rasgos, que creo que hay un conjunto de principios básicos, que cambian de unas infraestructuras a otras, pero que tienen que consistir, fundamentalmente, en acercar, desde el punto de vista del transporte, a nuestro país en mayor medida hacia el centro de Europa, es decir, evitar o intentar difuminar esa marginalidad del territorio español, profundizando en todas las inversiones que nos acerquen a Europa, dar una mayor permeabilidad interna a un territorio que es dificultoso y cuyo reparto de población y de actividad no es homogéneo a lo largo del territorio. Eso son dos grandes objetivos. Por otra parte, completar en algunas infraestructuras los mallados comenzados en planes anteriores —carreteras, por ejemplo—, plantearse un tema que es absolutamente importante que es cómo afectan al territorio los posibles desequilibrios intermodales por la existencia de planes de infraestructuras en el tiempo que no son paralelos, un plan de carreteras, que afecta obviamente al ferrocarril, etcétera.

Estos son, un poco, los grandes objetivos, pero no me gustaría dejar uno que creo que es fundamental y está en la línea de lo que usted comentaba en su segunda pregunta y es que cualquier territorio, el español o el que sea, hay que ordenarlo y articularlo, aparte de por las grandes infraestructuras, a partir de la jerarquía de ciudades que detenta un país. Yo creo que es importante, y es en la línea en la que se están moviendo actualmente los planes del Gobierno, potenciar y racionalizar nuestra jerarquía de ciudades. Obviamente, el Gobierno puede plantear una política de este ti-

po, pero no puede ni debe llevarla de forma exclusiva ni predominante. Debe de acompañar a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos en esta política. En este sentido S. S. mencionaba las obras y los planteamientos de actualidad de Barcelona y Sevilla. Se acaban de firmar unos convenios con Bilbao para la remodelación de infraestructuras en áreas correspondientes a esa ciudad y hay actuaciones en línea en un conjunto de ciudades dentro del territorio nacional.

Yo diría que hay tres grandes bloques de ciudades, que son las que podríamos denominar las grandes ciudades españolas, aunque siempre es difícil establecer una línea de separación entre lo que es gran ciudad y lo que no lo es, pero tomando el entorno del millón de habitantes del área metropolitana y tomando para completarlo una densidad de unos mil habitantes por kilómetro cuadrado, combinando estos dos índices, salen cuatro grandes ciudades, que son: Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia. A continuación hay un conjunto de ciudades de gran peso, dentro de la jerarquía —obviamente, si empiezo a enumerar seguro que me dejaré alguna y habría problemas—, que implican una articulación alrededor de esas cuatro, que da básicamente la estructura de jerarquía de nuestras ciudades. Luego hay una tercera graduación de una enorme cantidad de ciudades, todas aquellas que pudieran alcanzar más de 50.000 habitantes, en las que se podría identificar un conjunto de actuaciones singulares en ferrocarril, en infraestructuras de carreteras, en agua, que daría la mejora de todo ello.

La idea que tenemos en cuanto a la ordenación del territorio es trabajar fundamentalmente en esos tres grupos de ciudades, haciendo lo más coherente posible el tema correspondiente a la jerarquía de ciudades. En algunos casos serán actuaciones en plan de transportes de cercanías, porque tengan cercanías potentes, en otros casos será una variante, un acceso a un puerto, un acceso a un aeropuerto o una remodelación de instalaciones ferroviarias en cualquiera de ellas.

Respecto a la política hidráulica, lo cierto es que la totalidad de las competencias se encuentran dentro de la Secretaría de Estado para las políticas del agua. Lo único que hacemos es realizar, en la medida en que la Secretaría General de Planificación tiene un «staff» reducido, pero altamente cualificado dentro de la estructura del Ministerio, la apoyatura en algunos proyectos concretos de la Secretaría de Estado, bien por coherencia con otras inversiones dentro de la ordenación del territorio o bien por algunos procesos de financiación o de evaluación de inversiones que se puedan realizar. Pero son apoyos puntuales a determinados proyectos dentro de la Secretaría de Estado porque la totalidad de las competencias las ostenta la Secretaría de Estado.

El representante del Grupo Mixto ha formulado dos preguntas que más que tener repercusiones presupuestarias es que las tienen durante muchos años y no exclusiva o inicialmente en el presupuesto de 1993.

Debo ratificar las declaraciones que el Ministro ha

realizado recientemente en el País Vasco, donde estuvo la semana pasada, respecto a la Y vasca. Creo que la red ferroviaria vasca no tiene absolutamente ningún grado de racionalidad, es una herencia absoluta y total del pasado; es una red en la que, para salir en tren desde Bilbao camino de San Sebastián, se entra en Castilla y León, se vuelve a entrar en el País Vasco, se pasa por Navarra y se vuelve a entrar en el País Vasco, y los tiempos de recorrido no tienen ningún grado de competencia con ninguna de las infraestructuras intermodales que podamos completar. Por lo tanto, este grado de irracionalidad de su estructura tiene que ser superado. En este sentido, el Ministro planteó que la Y vasca es un proyecto absolutamente irrenunciable —fueron las palabras textuales del Ministro— en el País Vasco. Por lo tanto, si el Ministro ha dicho que es un proyecto absolutamente irrenunciable, yo no tengo nada que añadir a las palabras del Ministro.

Presupuestariamente, ¿cómo se ratifica? Lo que le puedo decir es que en mi presupuesto no hay ninguna referencia a ese tema, puesto que no tengo ningún presupuesto de inversión, como su compañero decía anteriormente, pero sí le digo que en los planes del Gobierno, dentro del plan de infraestructuras, se encuentran los análisis correspondientes a la Y vasca.

Respecto al tren de alta velocidad no puedo remitirme nada más que a los proyectos y a las declaraciones que el Gobierno ha realizado, y, como muy bien conoce, existe un acuerdo del Consejo de Ministros mediante el cual la alta velocidad es un proyecto que alcanza de Sevilla a Madrid y de Madrid a Zaragoza, Barcelona, frontera francesa. Por lo tanto, esa es la declaración del Gobierno y, a partir de ahí, el Gobierno tendrá que decir cuáles son los acuerdos complementarios o de desarrollo.

Es cierto también que hay algunos otros acuerdos que plantean la concentración de actuaciones presupuestarias en el Madrid-Sevilla y, con posterioridad, al resto de la red aceptada en el acuerdo del Consejo de Ministros del año 1988.

También le puedo decir, como usted comprenderá, que en el plan de infraestructuras, en los borradores, existe un conjunto de proyectos de alta velocidad que están sujetos al análisis y a la discusión dentro del Gobierno, y el Gobierno los presentará en esta Cámara cuando lo estime conveniente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna observación? (Pausa.)

Tiene la palabra la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Quisiera saber cuántas consignaciones presupuestarias hay en los análisis de la Y vasca y hasta cuándo van a durar éstos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Zaragoza Rameau): Lo que le puedo decir es que el plan de infraestructuras, dentro de sus

borradores, tiene los correspondientes estudios realizados y que esos estudios están planteados y hechos.

También sabe usted que existe una cofinanciación de un proyecto, a escala 1:5.000, cofinanciado por el Gobierno vasco y por el Ministerio de Obras Públicas, que acaba de ser entregado hace unos meses. En este momento estamos en conversaciones con el Gobierno vasco para ver cómo conseguimos realizar y avanzar en los estudios, pero existe un anteproyecto, a escala 1:5.000, lo cual significa que es bastante detallado.

En cuanto a las consignaciones presupuestarias para realizar la obra, lo primero que tendría que haber sería una decisión del Gobierno sobre cómo se va a empezar y un proyecto, que obviamente no existe.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Zaragoza, por su colaboración.

— **DEL SECRETARIO GENERAL PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (Número de expediente 212/001829), IU-IC (Números de expedientes 212/001938, 212/001987 y 212/001988), MIXTO (Números de expedientes 212/001886 y 212/002032) y CDS (Números de expedientes 212/001924 y 212/001912)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente comparecencia, de don Emilio Pérez Touriño, Secretario General para la Infraestructura del Transporte Terrestre.

La comparecencia de don Emilio Pérez Touriño ha sido solicitada por los Grupos Popular, Izquierda Unida y Mixto y va a responder también a las cuestiones que se dirijan al Director General de Carreteras, cuya comparecencia ha solicitado el Grupo de Izquierda Unida y el del CDS, y al Director General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, que ha solicitado el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo del CDS.

Para plantear las cuestiones, por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, seguro que es consciente de que en esta ocasión el Grupo Popular ha sido muy parco a la hora de pedir comparecencias con vistas a los presupuestos y se ha hecho de una forma premeditada, pero ha habido casos, como el que nos ocupa en esta comparecencia del señor Secretario General para la Infraestructura, en que realmente hemos pedido su comparecencia para evitar otra. Por consiguiente, le rogaría, señor Presidente, que en esta ocasión considerara esta circunstancia del Grupo Popular y, si está de acuerdo el señor Presidente, vamos a compartir los tiempos entre la Diputada doña Teófila Martínez y yo, empezando ella haciendo las preguntas al señor Secretario.

El señor **PRESIDENTE**: Siempre que tengan en cuenta que vamos muy retrasados y, por tanto, difícilmente podemos alargar los tiempos que reglamentariamente se establecen.

La señora Martínez tiene la palabra.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, señor Pérez Touriño, en esta comparecencia, y dada la situación de los presupuestos actuales de 1992, en mi intervención voy a hacerle preguntas muy concretas, porque, después de haber estudiado en profundidad los presupuestos y haberlos comparado con los presupuestos para los años 1990, 1991, 1992 y los de este año, hay algunas cuestiones que son importantísimas a la hora de evaluar los presupuestos para 1993 en lo que se refiere a la Dirección General de Carreteras.

La Dirección General de Carreteras nos encontramos que este año cuenta con un presupuesto inicial igual prácticamente al de 1992; en 1992 eran 407.000 millones y en 1993, 420.000 millones; es decir, nos encontramos con un incremento del 3 por ciento, aproximadamente, unos 13.000 millones de pesetas. De estos 420.000 millones, 397.000 corresponden a inversiones, que coincide y son aproximadamente el 3 por ciento más de los 383.000 millones de 1992. Para nosotros, señor Pérez Touriño, aunque sabemos que ustedes han peleado —según parece— porque no hubiera recortes en el presupuesto para 1993 en lo concerniente a infraestructuras, creemos que es un incremento muy pequeño para afrontar los compromisos anteriores, los compromisos de acabar lo antes posible el Plan General de Carreteras vigente e iniciar nuevos proyectos. Respecto a ello, nosotros queremos saber qué datos tiene el señor Pérez Touriño referentes a lo que queda todavía por invertir, o sea, por pagar, del Plan General de Carreteras vigente, que, si no recuerdo mal, en el transcurso del presente año usted comentaba que era más de 1 billón —1,1 billón— lo que quedaba por pagar, aparte del presupuesto de 1992. Queremos saber si esos datos se mantienen, lo cual querría decir que nos quedan el año 1993 y dos presupuestos más.

Como decía antes, la situación actual requiere un repaso exhaustivo —como hemos hecho— de la situación de 1992 y de años anteriores. Respecto a la ejecución de 1992, quisiera plantearle las siguientes cuestiones: ¿Cuáles eran los compromisos pendientes de la Dirección General de Carreteras, a 31 de diciembre de 1991, me refiero al importe de la obra adjudicada y pendiente de ejecución, al importe de la obra licitada no adjudicada, a la deuda documentada, a la deuda de expropiaciones y a la deuda a generar en 1992, obra ejecutada, a 31 de diciembre de 1991.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, el objeto de la comparecencia son las aclaraciones respecto a los Presupuestos para 1993. En las preguntas sobre anteriores presupuestos en relación con los de 1993 no hay problema; pero si va usted a pedir tanto detalle respecto a otras cuestiones que poco tienen que ver, va a ser

muy difícil que amplíemos a tal nivel la comparecencia, porque entonces se hace exhaustiva.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, en la petición del Grupo Parlamentario Popular de comparecencia del señor Pérez Touriño hemos especificado —y nadie nos ha dicho que no iba a ser así— que queríamos explicaciones sobre la ejecución del presupuesto para 1992, porque para nosotros es importantísimo. Creo que, además, el señor Pérez Touriño no tendrá inconveniente alguno, porque así nos aclarará algunas de las dificultades que tenemos para evaluar la ejecución de los presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Yo supongo que el señor Pérez Touriño tendrá toda la buena voluntad del mundo para responderle. Sin embargo, quiero señalar que las comparecencias que se celebran ante esta Comisión son en relación con la tramitación del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1993. Este es el criterio de la Mesa de la Cámara y de la Mesa de la Comisión de Presupuestos, criterio que, por tanto, estoy encargado de aplicar.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, yo lo lamento. Este tiempo sería muy importante para que el señor Pérez Touriño nos contestara. A ningún miembro de la Mesa del Grupo Parlamentario Popular se le ha hecho por parte de la Presidencia esa consideración cuando se ha presentado nuestra solicitud y, por tanto, a mí me gustaría que se nos hubiera comunicado antes, porque hemos pasado muchas horas, sin medios, estudiando los presupuestos anteriores para saber, de verdad, cuál es el grado de compromiso a la hora de evaluar los presupuestos para 1993, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Todo lo que esté en relación con los presupuestos para 1993 es válido. Puede continuar; pero, desde luego, lo que tiene que quedar claro es que esta comparecencia no es para evaluar los presupuestos del año anterior, sino para tener información respecto de los presupuestos para 1993.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Presidente.

Respecto al ejercicio 1992, nosotros queremos saber (porque además lo hemos preguntado por escrito, hoy cumple el plazo y no se nos ha contestado por escrito pese a que cumple el plazo que tiene el Gobierno para contestar), de los 413 kilómetros de autovías que estaba previsto licitar y adjudicar en 1992, cuántos se ha licitado o adjudicado; en el programa de acondicionamiento, de los 1.931 kilómetros cuántos se han adjudicado o licitado; de los 1.145 kilómetros de conservación, cuántos se han licitado o adjudicado y de los 200.000 millones de actuaciones en medio urbano, cuántos se han adjudicado o licitado.

También queremos saber, si el señor Pérez Touriño no tiene problema, sobre el compromiso del Gobierno

a través de un acuerdo de Consejo de Ministros de que durante 1992 se iba a licitar o adjudicar obra por valor de 350.000 millones, cómo va el cumplimiento de ese acuerdo del Consejo de Ministros.

Asimismo, señor Presidente, queremos saber la deuda reconocida pendiente de pago a 31 de diciembre de 1991, y la previsión que tienen de la deuda pendiente de pago a 31 de diciembre de 1992.

Queremos saber también el importe total —si lo tiene la Dirección General de Carreteras— de los expedientes en tramitación, como obligaciones de pago que todavía no están reconocidas pero que están en poder del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las demarcaciones territoriales.

Señor Pérez Touriño, el año pasado en su comparecencia en esta misma Comisión usted dijo que de los 293.000 millones de presupuestos en el capítulo de inversiones —lo recordará—, 250.000 aproximadamente eran para pagar compromisos anteriores; 37.000 —recuerdo la cifra— para pagar expropiaciones y que prácticamente quedaba muy poco para nuevas contrataciones. Queremos saber a esta fecha, o lo que tienen ustedes previsto a final del año, de esas partidas de 250.000 millones de compromisos anteriores, cuánto se ha ejecutado o cuánto se va a ejecutar; si habido a cargo de ese presupuesto alguna contratación y si las expropiaciones han llegado a 37.000 millones o no. También queremos saber cuánto ha recibido el Gobierno de fondos FEDER, en 1992, y cuánto tiene previsto recibir en 1993. Deseamos conocer los recortes de los presupuestos de este año han afectado a la Dirección General de Carreteras y en qué cantidad.

Respecto al presupuesto para 1992, queremos saber cómo puede explicarnos el Secretario General de la dotación para autovías descienda el 40 por ciento, pasando de 209.000 millones a 123.000; 112.000, si tenemos en cuenta lo destinado a proyectos nuevos no incluidos en el vigente Plan de Carreteras; cómo puede explicar que la dotación para autovías en medio urbano descienda en 40.000 millones, pasando de 295.000 millones a 255.000. Señor Pérez Touriño, nosotros tenemos algunas curiosidades, pero, sobre todo —y por ello he hecho las preguntas anteriores—, nosotros hemos pedido muchas veces que el grado de concreción de los presupuestos fuera mayor. Por ejemplo, el año pasado hicimos una queja importante, y este año vemos con satisfacción que han sido ustedes un poco más explícitos a la hora de concretar las actuaciones. Queremos saber qué les ha movido a ello, si ha sido nuestra crítica o han creído ustedes que era conveniente por alguna razón especial que a nosotros se nos escape.

Asimismo, queremos saber, en el programa 513 D, que contiene las inversiones en conservación y que presenta menos novedades en cuanto a su presentación, por que todo va mezclado, y aunque es superior a un 13 por ciento, queremos saber: de la dotación de 67.000 millones en conservación, la conservación de las autovías ya en servicio a cuánto asciende, más o menos, y de ese presupuesto de 67.000 millones, cuánto corres-

ponde para la mejora del firme en aquellos tramos de autovías que son simplemente desdoblamientos de calzada.

Queremos saber también por qué en la Memoria de objetivos ustedes dicen: autovías a iniciar en 1993, 650 kilómetros; coste total de las autovías, 300.000 millones. Sumando proyecto por proyecto lo que viene en el anexo de inversiones, a nosotros nos sale que esos 650 kilómetros —que no hemos podido comprobar porque no viene por kilómetros—, el presupuesto total asciende a 560.000 millones. ¿Por qué, señor Pérez Touriño, esa diferencia entre el coste total de esos 650 kilómetros en la Memoria y el coste total en el anexo de inversiones?

Queremos saber por qué en las actuaciones en medio urbano ponen ustedes en la Memoria de objetivos que a iniciar hay 41 actuaciones, cuando, sumando esas actuaciones en el anexo de inversiones, nos salen solamente 33.

Queremos saber también si el concierto con el Ayuntamiento de Valencia está reflejado en este presupuesto y dónde. Si está en la red arterial de Valencia, cuyo presupuesto es de 1.829 millones, con un plazo de ejecución 1989-94, o está en el resto de autovía de circunvalación de Valencia de 20.000 millones, 1989-93.

Queremos también saber, de los 14.914 millones consignados para 1993 en la autovía del Cantábrico, qué cantidad responde al pago de obligaciones contraídas ya en ejercicios anteriores y qué parte corresponde a nuevas contrataciones.

Queremos también saber en la autovía del Cantábrico, Cantabria-Asturias un proyecto de 132.000 millones de pesetas, para qué van a servir 400 millones de pesetas que tiene la consignación de este año. Como nos dice que se van a iniciar 600 kilómetros de autovía y este tramo está en esos 600 kilómetros, queremos saber para qué van a servir los 400 millones.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya concluyendo.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí, señor Presidente.

Queremos saber también, por qué, por ejemplo, en partidas como la variante del Puerto de Santa María el año pasado ponía 100 millones de pesetas y este año ponen los 100 millones de pesetas en variante del Puerto de Santa María y, a continuación, reza el Ferial del Puerto de Santa María, 5.000 millones de pesetas y no sabemos si es variante del Puerto de Santa María, o variante de Puerto Real, por qué han separado los cien millones del año pasado y los 5.000 de éste, o si están comprendidos en los 5.000 de este año los cien millones del año pasado.

También queremos saber, señor Presidente, por qué razón en los presupuestos de 1990 aparecía como proyecto de autovía Cuenca-Nacional III, con 35.000 millones de pesetas, luego ha desaparecido de los presupuestos de años siguientes, cuando se preveía comenzar en 1992 con 1.750 millones de pesetas, y este año no aparece tampoco, como proyecto aplazado, ni

como nada; no hay ninguna referencia. ¿Motivos electorales, quizá, de 1990-91?

¿Por qué razones en la autovía Algecieras-Málaga, señor Pérez Touriño, sólo aparecen 789 millones de pesetas para 1993 cuando se atrasa la ejecución de esa autovía tres años, con lo importante que es para las comunicaciones en el sur de España?

Para finalizar, me gustaría que el señor Pérez Touriño, si no es ahora, enviara al Grupo Parlamentario Popular un detalle, porque comparados los presupuestos de 1990, 1991, 1992 y 1993 con los proyectos de autovía que vienen reflejados este año, en 1993, no en los que se han concluido ya, hay al menos 112.000 millones de pesetas que según los presupuestos de esos proyectos quedarían para acabar de pagar los presupuestos en su totalidad y no aparecen consignados. Me voy a explicar mejor. Por ejemplo, la autovía Oviedo-Mieres empezó en 1989-90 con un presupuesto de 5.000 millones. Este año viene con un presupuesto de 23.000 millones, período 1989-93. Si sumamos todo lo pagado en los años anteriores que ya viene en el anexo de inversiones, más lo que tienen previsto pagar, nos salen 16.000 millones. El resto, ¿cuándo se piensa pagar?, ¿en 1996, en 1994 o en 1995?

En la autovía del norte nos pasa lo mismo, 57.000 millones, en 1990; 66.000 millones, en 1993. De los presupuestos de inversiones que usted nos da, hemos sumado todo lo que aparece como pagado, lo que está previsto pagar, nos sale una diferencia de 3.000 millones, y en 1993 no hay nada consignado para pagar esa autovía. ¿Cuándo se piensan pagar esos 3.000 millones?

Así podríamos seguir hasta los 19 proyectos que hemos podido analizar y que son parte fundamental de los proyectos de las autovías. Nos salen 112.000 millones que no aparecen por ningún sitio y que si sumamos el coste de los presupuestos, además de lo pagado en años anteriores y lo previsto pagar hasta 1995, nos quedarían todavía 112.000 millones más. ¿Cuándo se piensa pagar? Si no es así y los anexos de inversiones están equivocados, a nuestro grupo le gustaría que el Ministerio nos dijera por qué, ya que aquí están los cuatro presupuestos, me he tomado la molestia de sumarlos, señor Pérez Touriño, y no me salen las cuentas. Hay alguno que está perfecto y dice, por ejemplo, Málaga-Las Pedrizas, 22.000, en 1989, proyecto total, en 1992, 20.000 millones. Aparecen como si hubieran pagado ustedes 23.000 millones en 1993; supuestamente han pagado de más, esos son los datos que nosotros tenemos, sumando religiosamente todo lo que viene en los presupuestos de los años que le he dicho. Es una pregunta que nos interesa mucho que nos contesten porque si lo hacen podremos saber si nos podemos o no fiar de los presupuestos de un Gobierno socialista.

Finalmente, señor Touriño...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que terminar ya. No podemos prolongar. Tenemos concertada la sesión a las cuatro de la tarde; y el Reglamento...

La señora **MARTINEZ SAIZ**: No quiero perder la

oportunidad de preguntar al señor Pérez Touriño lo siguiente. Donde dice: Estudios y proyectos, según plan de carreteras, 6.000 millones de pesetas. En el año 1992, 2.000 millones de pesetas y ya desaparece en el anexo de inversiones. A continuación aparece: Planeamiento y proyectos: 32.000 millones, años 1993-96. Proyecto de ley de 1993, 8.000 millones; 1994, 8.000 millones; 1995, 8.000 millones; 1996, 8.000 millones. ¿No le parece mucho estudio y proyecto para un plan que todavía no nos han traído cuando, además, el año pasado ya se gastaron 2.000 millones de los 6.000 que tenían previstos? Los 4.000 millones restantes, ¿dónde los meten ustedes? ¿Ya no se va a seguir estudiando el Plan de Carreteras? ¿Sólo ha sido necesario gastar 2.000 millones o van a entrar dentro de los 8.000 que nos va a corresponder pagar en los años 1993, 1994, 1995 y 1996?

Son muchos proyectos y en el Ministerio tenemos muchos funcionarios, señor Touriño. Es una aclaración que sí creo merece la pena porque lo importante es gestionar bien los recursos económicos del país y no retrasar inversiones reales y gastar mucho en proyectos, porque ustedes llevan mucho estudiado y poco realizado.

Finalmente, ¿para cuándo el nuevo plan de infraestructuras y para cuándo el reglamento de carreteras?

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si no se ajustan a lo que dice el Reglamento es imposible. Esta Comisión la voy a levantar a las dos y media, pues en otro caso no podemos empezar el trabajo a las cuatro. Para levantarla a las dos y media no habría ningún problema si cada uno de ustedes se ajustara al tiempo.

La señora Martínez Saiz, en representación del Grupo Popular, ha consumido veinte minutos, cuando son diez minutos el total del grupo, además quiere intervenir el señor Camisón y los primeros diez minutos los ha dedicado a preguntar sobre una cuestión que no tiene nada que ver con los presupuestos de este año.

Señor Camisón, le ruego la máxima brevedad en su intervención.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Se lo agradezco, señor Presidente, porque en el supuesto contrario el tema del transporte ferroviario quedaría desatendido y también tiene importancia. Voy a ser muy concreto.

Señor Secretario, el plan de infraestructura del transporte, que existe intención por parte del Gobierno de redactarlo, también responde, y no hay que olvidarlo, a un mandato del Pleno de esta Cámara con un plazo fijo. ¿Existe intención por parte del Gobierno de cumplir ese plazo y cómo va a afectar a los presupuestos que estamos debatiendo?

Segunda cuestión, ¿puede confirmar, el señor Secretario, los 285.000 millones que se han hecho públicos, con déficit de explotación de Renfe, para el año 1992?

En un Pleno muy reciente el señor Ministro ha reconocido con gran alegría el hecho de que todos los españoles tenemos que estar muy orgullosos del AVE, sin embargo, la Expo ha terminado y en este momento la

verdad es muy tozuda y se impone. Por ejemplo, es impresionante ver hoy la contraportada de «El País», y conste que a nosotros nos gustaría que esta noticia no se hubiera producido, pero ahí está y dice con grandes titulares que el vuelo del AVE cae en picado respecto a las reservas de plazas a partir de ayer.

Puesto que esto puede afectar a los presupuestos en base a que los ingresos de Renfe se verán condicionados por todas estas previsiones realistas que se imponen, nos gustaría conocer la impresión del Secretario General sobre la reserva de plazas a partir de ayer respecto al AVE, en cuanto a porcentajes de ocupación, y cómo va a afectar a las previsiones que el Gobierno había hecho en los presupuestos en cuanto a ingresos que iban en dirección contraria en base a que las reservas de plaza iban a llevar estos corredores llenos de viajeros.

El día cinco de este mes el Ministro se traslada a París y anuncia la firma de un convenio con su colega francés, para llevar adelante la ejecución de dos líneas de AVE con Francia, una vía Barcelona, y la otra vía Irún. Puesto que estos convenios se van a firmar pregunto qué repercusión van a tener sobre el presupuesto hechos que el Ministro calificó de irrenunciables para el transporte ferroviario español. Pregunto si van a ser renunciables en ese caso la línea de alta velocidad de Madrid con Lisboa, los accesos de Galicia, los problemas creados en Jaén, Almería o La Rioja, etcétera.

También se ha planteado en este debate ferroviario el hecho de que Renfe y el Ministerio han iniciado actuaciones de cierre de muchos servicios. Ahí están muchas regiones en auténtico pie de guerra de protesta, como puede ser el caso de Jaén, Almería o Granada o algunos que me caen de lleno como puede ser el caso de la supresión del tren nocturno de Badajoz, vía Ciudad Real, con Madrid, justamente como coletazo, con la intención de suprimirlo para crear viajeros con qué llenar el AVE vacío. Otro caso es la supresión de las líneas Talgo de Cáceres con Madrid, suprimiendo la primera de ellas.

Puesto que aquí se dan dos mundos —con esto termino, señor Presidente—, uno, el esplendor de los proyectos, de los presupuestos y del Ministerio, en cuanto a las líneas de alta velocidad, y, otro, simultáneamente, el espectáculo de la desesperación de comarcas y de regiones españolas enteras por el cierre de líneas, con lo cual quedan desprotegidas totalmente en cuanto a transporte ferroviario, en aquel caso de los AVE con una economía ficticia y, en éste, con una marginación social de su territorio, le pregunto, qué efectos va a tener esto sobre el presupuesto.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Camisón por la brevedad.

Simplemente iba a señalar que este tema no depende del señor Pérez Touriño sino del Secretario Gene-

ral de Servicios de Transportes que no ha sido solicitado por ningún grupo parlamentario.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, confío en ser breve. Lo primero que nos ha llamado la atención, no en este momento sino días antes de que se presentaran los Presupuestos Generales del Estado en esta materia, es que tenemos unos Presupuestos que no están en base al plan de infraestructuras, porque no lo tenemos. Carecemos del plan de infraestructuras sobre el que tanto se había hablado y que se suponía iba a ser la matriz sobre la que se iban a plantear los presupuestos en carreteras, ferrocarriles, etcétera en los próximos años.

En primer lugar, quisiera preguntarle al señor Secretario qué pasa con ese plan y si para próximos presupuestos vamos a poder contar con él y hasta qué punto estos presupuestos están imbricados en posibles estudios previos del plan de infraestructuras o son presupuestos que vienen un poco de corrido por la inercia de años anteriores.

Me llama incluso la atención que en algunas partes de los documentos presupuestarios se hable todavía, por ejemplo en la página 306, de que adicionalmente se iniciarán, en 1993, las actuaciones en algunos de los itinerarios a incluir en el segundo Plan de Carreteras. Todavía aquí se habla del segundo Plan de Carreteras. Esto genera confusión en mi grupo. No sabemos si lo que nos había dicho el señor Borrell sobre el plan de infraestructuras es el sueño de una noche de verano, si no va a existir, si está fuera de los planes del Ministerio, o qué pasa.

En lo que respecta a carreteras, efectivamente, contemplamos que hay un aumento presupuestario respecto al año anterior, que a nosotros en cualquier caso nos parece engañoso en la medida que responde a un crédito especial que pidió el Ministerio el año pasado para la promoción de determinadas carreteras.

Quisiéramos saber cuántos kilómetros de carreteras, concretamente autovías, está previsto en el presupuesto que se finalicen en este año. Quisiéramos tener conocimiento de ello.

En lo que se refiere a infraestructura ferroviaria, quisiéramos conocer si está recogido en algún apartado presupuestario el coste que va a tener el mantenimiento del tren de alta velocidad durante el ejercicio de 1993. Cuánto prevé el Ministerio que puede tener de déficit la utilización del AVE, y si tal déficit está recogido en algún apartado.

Hacemos notar también que prácticamente en lo único en que se insiste, en cuanto a infraestructura ferroviaria se refiere, es en actuaciones con el Plan de Cercanías y, por tanto, quisiéramos tener conocimiento también de si en los presupuestos se contemplan algunos de los proyectos que le voy a citar a continuación, o se contempla alguna actuación sobre estos puntos.

¿Se contempla alguna actuación sobre accesos a Galicia? ¿Se contempla alguna actuación sobre el Puerto de Pajares? ¿Se contempla alguna actuación sobre líneas férreas entre Madrid y Valencia y entre Valencia y Barcelona, en el triángulo de oro? ¿Se contempla también alguna actuación sobre el desdoblamiento de la vía entre Cádiz y Jerez? En el caso de que no se contemplaran les rogaría que me dijera las razones del por qué.

Hablando de actuaciones concretas de infraestructuras de carreteras, le preguntaría si sobre la Nacional III se prevé alguna inversión concreta y alguna finalización de tramos en 1993. Concretamente también le preguntaría qué pasa con el ramal a Cuenca, desde esta Nacional III; si se contempla también en los presupuestos alguna inversión de cara al ramal a Cuenca.

Le pregunto si se contempla también alguna inversión sobre el tramo de la carretera entre Sagunto y Segorbe.

Estas son las preguntas que le quería formular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, por el Grupo del CDS.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Pérez Touriño gracias por su comparecencia.

En materia de carreteras, y en relación con las inversiones previstas para el próximo ejercicio 1993, querría formularle las siguientes preguntas.

Examinando los indicadores de objetivos que figuran dentro de la Memoria aparece que se van a iniciar 650 kilómetros de autovías el próximo año 1993, con un coste total, al final de todos los ejercicios, de 300.000 millones de pesetas; pero este próximo año se van a invertir 25.000 millones. Esto supone, por una cuenta muy simple, que necesitaríamos 12 años para pagar esas autovías que se van a construir, o es que realmente esta cuenta está mal hecha y de lo que se trataría ahora simplemente es de invertir 25.000 millones pero se piensa inmediatamente hacer inversiones más rápidas para que vaya ajustada la construcción con su pago; es decir, ¿la cadencia que se establece ahora es simplemente para estudios iniciales, primeras expropiaciones, etcétera, o ya es para el inicio de las obras de estas autovías?

Lo mismo le preguntaría sobre la construcción de las nuevas carreteras donde hay 620 kilómetros a iniciar pero una inversión de 16.200 millones anuales nada más.

Luego querría preguntarle otra cosa, porque vamos a aprobar casi con toda seguridad los cuarenta y tantos mil millones de pesetas previstos para acondicionamiento de carreteras que depende de la red general del Estado. ¿A qué se debe este aumento? ¿Se debe a que ha aumentado en calidad y cantidad la red arterial española o se debe a la acumulación que llevamos en no gastar en acondicionamiento y conservación de nuestra red general del Estado?

Finalmente, en materia de ferrocarril, señor Pérez

Touriño, la impresión que nos da de los presupuestos es que nos colocan ante la liquidación del PTF (Plan de Transporte Ferroviario) y del PTC (Plan de Transporte de Cercanías) para transferirlos a nuevos programas de futuro. No sé si esta impresión es cierta o no. Es decir, si estamos ante la liquidación de estos dos planes del presupuesto, aunque algunos de sus objetivos no se han cumplido, se tachan simplemente y quedan cumplidos.

Llegando a las cosas más concretas, y tomando dos o tres ejemplos nada más para no alargarnos, nos llama la atención que en ferrocarril, cuando se dice que un objetivo para el próximo año es el nuevo acceso ferroviario a Andalucía, suponemos que es pagar lo que queda del AVE; o cuando se dice: actuaciones en áreas metropolitana, cercanías, es el problema que tienen de hundimiento de túneles en la línea Madrid-Móstoles, o cuando se dice supresiones de paso a nivel, porque esto es una partida alzada, no tiene un objetivo determinado, ¿se concretará luego en convenio o existen ya programas específicos para la supresión de pasos a nivel?

Las actuaciones en PTC, por lo menos hasta donde llega nuestra información, no sé lo que usted nos podrá decir, las cantidades consignadas y presupuestadas para 1993 ¿son ya obras realizadas y que se deben? Esas serían nuestras preguntas.

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

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Me gustaría saber si en las consignaciones presupuestarias existe alguna actuación referida a la autopista A-8. En concreto, si está previsto exigir a la concesionaria de dicha autopista Bilbao-Behovia el compromiso que debía cumplir, que era la construcción de la autopista Málzaga-Armión, o en su caso si se prevé la transferencia de ese tramo a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Oliver, por el Grupo Mixto. Por favor, brevemente.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Intentaré ser muy rápido.

Lamento el chaparrón que le estamos dando al señor Secretario General, pero tenga en cuenta que hay obras que son trascendentales en algunas comunidades autónomas, y lógicamente hemos de insistir en ello. Debo hablar fundamentalmente de dos autovías. La autovía de Levante y la autovía de Madrid-Valencia.

En la autovía de Levante, en el programa 513.D, observamos que hay una programación para este año de 12.278 millones y continúan las programaciones hasta los años 1994 y 1995. Esto me hace suponer, puesto que esta obra forma parte del segundo Plan de Carreteras, un retraso en la misma. En todo caso, me gustaría saber si en esta cantidad de 1993 o en las futuras —no del pasado— están los tramos que quedan de la auto-

vía de Levante. Quiero aclarar que para Valencia la autovía de Levante es la del sur, no la otra, porque aquí hay un error que diré en su momento. Para que nos entendamos, la autovía de Levante es el tramo de Almanza hasta Valencia por Alcudia de Crespins, etcétera. Esta es la primera pregunta.

La segunda va ligada, porque también en este Programa tenemos el tramo Caudete-Requena, donde pone entre paréntesis autovía de Levante, y eso es un error, porque este tramo no tiene nada que ver con ella. Ya se repite por segundo año consecutivo en este documento. No sé por qué ponen autovía de Levante. Luego hay una cantidad, y aquí tengo que hablar necesariamente por eliminación. Es decir, no hay ninguna cantidad para 1993 ni para los años siguientes y, sin embargo, hay 500 millones en 1992. La verdad es que la obra no está empezada —estamos hablando del tramo Requena-Caudete—, no está empezada, repito, y ya estaba en el primer Plan Nacional de Carreteras, pero no hay ningún dinero.

Ligo esto a otra nota que va aquí, que es el proyecto 88.17004.10.11, que habla de Valencia-Utiel, que ahí sí hay 38.000 millones de obra, debió empezar en 1989 y terminar en 1995, y hay 10.957 millones. Señor Secretario General, yo creo que aquí hay un error y que el tramo Caudete-Requena es lo que en algunos sitios llaman Utiel, y que está incluido ahí. Como es el segundo año que va así, creo que sería conveniente que lo regularizaran, porque además induce a la confusión.

Otro tema importante es la autovía Madrid-Valencia, tramo Atalaya-Caudete. Deduzco que han decidido el trazado porque lo he leído en la prensa, pero oficialmente en el Congreso no sabemos nada. Aquí veo Caudete-Atalaya. Hay 2.000 millones de pesetas para el año 1993. Esto, de alguna manera, sería el cumplimiento de la promesa hecha por el señor Ministro en el Pleno del Congreso sobre que la obra se contrataría a finales del primer semestre de 1993, y se empezaría en 1993. Quería confirmar si eso es así. No sé si el proyecto está hecho o no, porque no hay consignación en lo que estoy viendo aquí.

También me gustaría tener una aclaración sobre la red arterial de Valencia. Leo 1.029 millones de pesetas en el año 1993. Sin embargo, no veo absolutamente nada en 1992. Esto me hace pensar en aquél famoso Plan Felipe, que será Plan Felipe-II o Plan Felipe bis; no sé exactamente lo que es. Insisto en que no hay nada en 1992 y aparecen 1.029 millones para 1993. No tengo noticias de que se haya hecho ningún plan nuevo. Sí tengo claro lo de la autovía de circunvalación de Valencia, lo que llamamos vulgarmente «by-pass», para lo que hay una cantidad consignada para 1993 de 3.000 millones, que supongo que serán para terminar de pagar los flecos que haya pendientes o terminar la obra en sí.

Para acabar lo referido a carreteras, en actuaciones de medio urbano hay una dotación para el año 1993 de 18.653 millones de pesetas, dentro de un proyecto to-

tal de 110.000 millones. Quería preguntar si hay algo que afecte a la ciudad de Valencia o a su entorno.

Dejo ya el tema de carreteras, pero le aconsejo que, si pudiera, leyera hoy la prensa de Valencia, porque habla de una forma absolutamente desgarrada de la autovía Valencia-Madrid. Sería interesante que sus servicios de prensa se lo facilitaran.

Finalmente, sólo quiero hacerle otra pregunta. En el programa 513.A, infraestructuras del transporte ferroviario, qué nos puede decir referido a las cercanías de Valencia, y más concretamente al tema de la posible tercera vía en la zona del sur, lo que será en el futuro la línea de velocidad alta —no alta velocidad— a Madrid, donde hay un tramo muy conflictivo en el que se pretende añadir una tercera vía a las dos que ya existen. Hay una serie de problemas y quisiera saber qué pasa con todo esto.

Hay un programa, cuyo enunciado tengo por ahí, pero que usted conoce mejor que yo. Me refiero al programa de los 350 pasos a nivel. Quisiera saber si hay alguno de los pasos a nivel en la Comunidad de Valencia. En concreto, hay uno que está en negociaciones con el Ministerio desde hace ya varios años, que es el de Alboraya-Almar. Es un paso a nivel que se lleva muchos años ya con el tema y quisiera saber si está incluido.

El señor **PRESIDENTE**: Yo solamente le quiero recordar que ésta es la tercera legislatura del señor Presidente del Gobierno. (El señor **Martínez-Campillo García pide la palabra**.)

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Como era lógico a estas horas, me he comido una pregunta, a falta de otras cosas. Es muy concreta y específica. Querría saber, frente a las cantidades consignadas en los presupuestos para el pago de expropiaciones, cuánta es la deuda contraída exactamente en materia de expropiaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño. Le ruego que intervenga con la máxima brevedad, porque el objetivo de esta Presidencia sería acabar en torno a las dos y media.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Intentaré contestar de la manera más breve posible a todas las preguntas sobre las cuales pueda disponer de información en este momento. Respecto a las que queden sin contestar, me brindo a cualquier otra comparecencia o explicación posterior a la presente. Pero intentaré dar el máximo de información respecto a lo que tengo.

En primer lugar, en relación con los temas planteados por la Diputada del Grupo Popular, efectivamente, hay un conjunto de elementos o de preguntas que tienen que ver con ejercicios presupuestarios de los años 1991-1992. Sobre alguno de estos temas tengo in-

formación disponible encima de la mesa, sobre otros no la tengo presente en estos momentos.

Dice la señora Diputada que el presupuesto actual es muy pequeño, que apenas crece la inversión y que, por lo tanto, esto planteará dificultades dado que queda mucho por atender de compromisos pasados. Así pues, hace una valoración restrictiva, compartida por algún otro Diputado, en relación con el presupuesto para la inversión viaria, para la inversión en materia de carreteras. Yo creo que es un primer tema importante y me gustaría poder contribuir a aclararlo.

Sin entrar en valoraciones, sino desde la perspectiva de los datos —que obviamente en cualquier caso siempre suponen también una valoración, no quiero ocultarlo—, creo, de forma radicalmente contraria, que el esfuerzo inversor que se está haciendo en nuestro país en materia de infraestructura, y en particular de infraestructura de carreteras, es muy importante, muy intenso y no tiene parangón prácticamente con el conjunto del esfuerzo presupuestario en materia de carreteras que haya hecho ningún país europeo en un período de tiempo tan corto como éste. Quisiera recordar simplemente que el esfuerzo inversor en materia de carreteras en nuestro país en 1980 estaba en el 0,4 por ciento del PIB, y que hoy en día las administraciones públicas invertimos en España en carreteras en torno al 1,2 por ciento de dichos PIB; que el presupuesto de carreteras en el año 1986 era de 73.000 millones de pesetas, y que el presupuesto actual, como S. S. ha señalado, en lo que es el capítulo 6 está en los 397.000 millones de pesetas, prácticamente se ha multiplicado por cinco en un período tan corto de tiempo.

Mantener ese esfuerzo inversor, señoría, en una constante en torno a los 400.000 millones de pesetas, año de inversión para materia viaria, creo que no resiste o se compadece mal con la afirmación de S. S. de que tenemos un esfuerzo inversor relativamente pequeño o escaso.

En relación con algunos temas de diverso tipo respecto al grado de cumplimiento de los presupuestos de 1991 y 1992, a los que ha hecho referencia, puedo decir que, en cuanto al presupuesto en curso, al presupuesto del vigente año 1992, con fecha 8 de octubre el grado de ejecución es de la siguiente índole. Con las incorporaciones efectuadas de 339.000 millones de pesetas en el programa de creación de infraestructura de carreteras, en el programa 513 D, tenemos ya un crédito comprometido de 336.000 millones de pesetas, por lo tanto, la práctica totalidad del crédito la tenemos ya retenida, comprometida. Y tenemos certificaciones o «cahs» hechos y créditos pagados por valor de 265.000 millones de pesetas. Son dos cifras, tanto la de créditos ya retenidos como la de certificaciones realizadas o «cash» efectuados (265.000 millones), que creo que pueden dar una evidencia del grado de cumplimiento respecto a lo que son las obligaciones previstas o las obligaciones contraídas, porque para lo que fundamentalmente sirve ese presupuesto es para atender a las obras que se están realizando, a las incidencias y al pa-

go de expropiaciones. Posteriormente le podré facilitar datos precisos al respecto.

Por otra parte, me demandaba información referente a los grados de cumplimiento en los años 1991 y 1992, en cuanto a los kilómetros por programas, a los kilómetros cumplidos en autovías y acondicionamientos, en Reco y medio urbano. Le puedo decir sucintamente la situación que tenemos de cumplimiento respecto a esos datos.

En el año 1992 —me puedo confundir en algún tema de matiz— se han puesto en servicio en torno a mil kilómetros de autovía, 580 kilómetros de acondicionamientos y prácticamente 700 kilómetros de red en el programa de reposición y conservación.

En particular, en el año 1992, en el programa de autovías, le puedo decir que entre lo que está en servicio y lo que está en ejecución se alcanza un grado de cumplimiento del plan del 91,7 por ciento, prácticamente el 92 por ciento, que es la previsión de cumplimiento que tendremos a 31 de diciembre de 1992.

En dicho año 1992, en el programa de acondicionamientos en servicio, que son 4.979 kilómetros, y acondicionamientos en ejecución, que son otros 707, alcanzaremos un grado de ejecución del 78,7 por ciento, prácticamente el 79 por ciento.

En el programa Reco, de reposición y conservación, nos situaremos, entre servicio y ejecución, en un 87,2 por ciento, es decir, 7.329 kilómetros de red dentro de ese programa. En el programa de actuaciones en medio urbano es muy complicada la medición concreta y cuantitativa del grado de cumplimiento, en la medida en que buena parte de las actuaciones son posteriores al año 1990, los convenios de Valencia, Zaragoza, etcétera, el Plan Felipe, el plan de acceso a las grandes ciudades son posteriores al nacimiento del primer Plan de Carreteras e incorporados al mismo. Por otra parte, son actuaciones constantemente revisadas en sus costes, porque la variación necesariamente es más alta en medio urbano por los costes de reposición de servicios y de expropiaciones que varían con el paso de los años en forma notoria. No obstante, le puedo decir que el grado de cumplimiento en el año 1992 será de 762 kilómetros en total, es decir, un 68,4 por ciento del programa correspondiente al presupuesto de dicho año.

Me preguntaba también S. S., creo recordar, cómo estábamos en el cumplimiento del objetivo de obras a licitar y a contratar en 1992. Usted lo atribuía a un acuerdo del Consejo de Ministros. No es así, pero es lo mismo. Es un acuerdo interno y de compromiso del Ministerio planteado ante el sector de construcción y, en definitiva, un compromiso público y político del Gobierno a través del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El objetivo de licitación para 1992 se había establecido en la franja de los 350.000/360.000 millones de pesetas a licitar en el año 1992, y así se informó también a estas Cámaras. Se sigue manteniendo ese objetivo, lo vamos a cumplir en el transcurso del año 1992, y le

puedo decir que a fecha de hoy los cálculos de la Dirección General de Carreteras son que llevamos en torno a 230.000/235.000 millones de pesetas de obra licitada en este año 1992. Por lo tanto, creo que ha habido un grado muy alto de cumplimiento de los objetivos de 1992.

Me preguntaba también respecto al compromiso en contratación y adjudicación de obra. Como recordará S. S., el compromiso público del Ministro, del Ministerio, por lo tanto, era de contratar, de adjudicar en torno a los 250.000/255.000 millones de pesetas. Este objetivo lo seguimos manteniendo, es alcanzable, y a la fecha actual le puedo decir que, según los datos de los que disponemos, llevamos adjudicado, es decir, pasado (que es en los términos en que se planteó este objetivo) por la mesa de contratación del Ministerio en torno a los 112.000 millones de pesetas.

Sucintamente, estos son los datos respecto al grado de cumplimiento del presupuesto y de los objetivos que se desprenden de él, tanto en términos físicos como en términos de licitación y contratación de obra en 1992.

Me demandaba también S. S. información respecto a la situación de la deuda, tanto en lo que más precisamente debemos denominar incidencias contractuales, que incorporan modificaciones complementarias, liquidaciones y revisiones de obra, en definitiva, las incidencias con el sector de la construcción y con los constructores, como lo que es propiamente deuda con los expropiados.

En relación con ambos temas le puedo decir que a lo largo de 1992 esperamos efectuar un pago de deuda por expropiaciones que superará los 20.000 millones de pesetas, lo que va a permitir atender, en un porcentaje elevado —no en su totalidad, pero sí en un porcentaje elevado—, la deuda por expropiaciones que existía a 31 de diciembre de 1991; es decir, que en el año 1992 se está realizando un pago, que esperamos que esté por encima de los 20.000 millones de pesetas, que posibilitará el atender todos los expedientes de expropiación anteriores al año en curso que estaban acumulados en las diversas fases de tramitación en la Dirección General de Carreteras. Puedo decirle que realmente en el año 1991 se ha llegado a atender a todos los expedientes de expropiaciones anteriores, es decir, a los de 1987, 1988 y 1990. Realmente se atendieron expropiaciones por un valor superior a los 28.000 millones de pesetas, y las cifras respecto al presupuesto de 1993, que tenemos que debatir hoy aquí, se las daré posteriormente.

En cuanto a los incidencias con el sector de la construcción, le puedo adelantar que en el año 1991 existían incidencias pendientes por valor de 73.550 millones de pesetas. Parte de esas incidencias tenían ya aprobación económica y estaban pendientes simplemente de dotación presupuestaria, de la gestión presupuestaria del crédito correspondiente, y parte, otros treinta y tantos mil millones de pesetas, estaban pendientes de aprobación técnica; es decir, que estaban en una fase anterior. En total, 73.500 millones de pesetas.

Pues bien, puedo informar a S. S. que al acabar el año 1992 habremos reducido las incidencias pendientes en torno a los 50.000 millones de pesetas, es decir, que habremos también conseguido, no sólo en el tema de expropiaciones sino en las incidencias contractuales, reducir, sanear la deuda pendiente, tanto con expropiados como con constructores, y a unos niveles que estimamos razonables en cualquier ejecución de cualquier plan de cualquier país. Es decir, sobre volumen de obra que contratamos y licitamos cada año, nos moveremos en incidencias pendientes en torno a los 50.000 millones de pesetas, y en el pago de expropiaciones estamos a punto de conseguir, y con esto adelanto algo la información de 1993, que en un año se pague el conjunto de los expedientes de expropiaciones que obedecían a años anteriores y, por lo tanto, solamente queden vivas las expropiaciones del propio año en curso. Quizá esto sea lo fundamental.

Me preguntaba también por los recortes presupuestarios ocurridos durante el año 1992. Le puedo decir que la cantidad en el presupuesto de carreteras, y de infraestructura ferroviaria por el que preguntaba su compañero el señor Camisón, ha sido realmente pequeño. Y en cuanto al impacto, que creo que es lo importante, puedo contestarle que se ha podido reabsorber sin paralizar ninguna obra y sin afectar o tener que cambiar ninguno de los objetivos presentes, y me refiero a objetivos concretos, con nombres y apellidos. Este recorte en torno a los 2.000 millones de pesetas, creo recordar un poco de memoria, que hemos asumido en la Dirección General de Carreteras, en la parte viaria, se ha hecho laminando el conjunto de las actuaciones y, por lo tanto, se ha ido reabsorbiendo ese pequeño impacto sobre el conjunto del presupuesto, de tal manera que ha sido prácticamente imperceptible.

Y entrando ya en el presupuesto de 1993, diré que creo que estamos en presencia de unos presupuestos importantes en el marco de la política económica y de la situación económica nacional e internacional, en el marco de una política de creación y mantenimiento de infraestructuras, en este caso de carreteras, que es un eje central de la política del Gobierno socialista.

El segundo elemento que querría poner encima de la mesa es que el presupuesto de 1993 va a ser, señorita, un presupuesto que va a permitir dar por finalizada, en términos de obra en servicio o de obra contratada en el año 1993, el primer Plan de Carreteras, que, obvio es decirlo, es un Plan que ha supuesto una inversión entre los dos y medio y los tres billones de pesetas, y que ha cambiado y está cambiando, con problemas puntuales importantes, la faz, la superficie de la red de comunicaciones, de la red de transportes de nuestro país. Pues ese Plan alcanzará su finalización en el año 1993 con el presupuesto que se presenta por el Gobierno a tramitación parlamentaria, y se podrá acabar con un cumplimiento de objetivos extraordinariamente alto, francamente satisfactorio. Le puedo decir a S. S. que, haciendo un repaso por programas, que creo que es altamente conveniente, en 1993, con el pre-

supuesto que se presenta, esperamos alcanzar una cifra de autovías en servicio y contratadas de prácticamente el 97 por ciento del objetivo previsto al inicio del Plan de Carreteras en el año 1986; es decir, finalizado casi al cien por cien —quedará un pequeño resto de un tres por ciento— el Plan de Autovías. Este pequeño resto del tres por ciento obedece a razones técnicas fáciles de explicar.

Estamos hablando de menos de 100 kilómetros sobre 3.550. Me referiré muy sintéticamente a las razones de índole técnica, porque esto, en definitiva, significa que cumplimos el Plan al cien por cien en el programa de autovías.

En el convenio firmado con la Junta de Andalucía los kilómetros correspondientes a la autovía Baza-Puerto Lumbreras, que transcurren en el interior de la propia Comunidad Autónoma de Andalucía, los asume la Junta de Andalucía, y, en función de ese esfuerzo presupuestario e inversor que hace la Junta de Andalucía, el Ministerio tiene elementos para adelantar la ejecución, que no estaba incluida en el primer Plan, de la autovía Bailén-Jaén-Granada-Motril, tema al que me puedo referir posteriormente. Por lo tanto, ahí hay unos kilómetros que hay que computar de menos en el objetivo del Plan, porque los pasa a hacer la Junta de Andalucía y porque también la variante de Cervera se incorpora a lo que es la autovía Cervera-Igualada, que formará parte de la segunda generación de actuaciones, pero que ya aparece presupuestada y comenzará en el año 1993. En todo caso, la variante de Cervera no la debemos computar a efectos de kilometraje dentro de los 3.550 kilómetros del primer Plan.

Respecto al programa de acondicionamientos, también podemos decir que en el año 1993 estarán en servicio y en ejecución, contratados por lo tanto, 6.357 —son números que necesariamente tienen que ser aproximados— kilómetros de acondicionamiento, lo que va a suponer un grado de cumplimiento del Plan de Carreteras a su finalización en el próximo año cercano al 90 por ciento, exactamente de un 88 por ciento.

En relación con el Programa Reco, de reposición y conservación, le puedo decir a S. S. que en el año 1993, con este presupuesto, tendremos en servicio o en ejecución 8.091 kilómetros de red, prácticamente 8.100, que es un porcentaje cercano al 97 por ciento; en definitiva, la práctica totalidad del cumplimiento del Plan en el año 1993.

Si bien el programa Actur, de actuaciones en el medio urbano, se potencia de forma extraordinaria y pasará a ser uno de los programas más relevantes de la actuación en 1993 y del Plan General de Infraestructuras, en elaboración en estos momentos, es un programa cuyos grados de cumplimiento tienen que ser matizados para dar una interpretación que sea responsable y suficientemente coherente. Me refiero a lo que anteriormente comenté: que buena parte del programa Actur se incorpora a mayores sobre el primer plan y, en segundo lugar, que en términos de costes es muy difícil plantear el cumplimiento del plan porque el cos-

te siempre se está incrementando con carácter importante cada año. En definitiva, en 1993 tendremos medidos en términos de kilómetros en servicio y en ejecución en torno a los 800 kilómetros, lo que supondrá un grado de ejecución en torno al 82 por ciento.

En síntesis —y pido perdón por ser exhaustivo y entrar en detalle—, quiero decir que el presupuesto de 1993 permite dar por finalizado el primer plan de carreteras, y no quiero reiterar los datos sobre lo que significa el primer plan de carreteras en kilómetros y en impacto sobre la economía y la sociedad española. Se finalizará en 1993 con un cumplimiento promedio en torno al 95 por ciento. Estimo que es un grado de cumplimiento extraordinariamente alto para un plan de esa envergadura y en un periodo de ejecución tan corto, años 1986 a 1993, siete años de duración de un plan del impacto que ha tenido este primer plan de carreteras.

Me ha preguntado S. S. por otros temas de carácter más puntual, en cualquier caso importantes. Por qué disminuye la previsión presupuestaria respecto al año anterior, por ejemplo, en autovías. Pura y simplemente disminuye porque en buena medida el programa de autovías, como estoy tratando de plantear al informar a SS. SS., está alcanzando prácticamente su finalización. El programa de acondicionamientos, al que se destinan 72.000 millones de pesetas, bastante más que la cantidad que se destinó el año pasado, es el programa que ha sufrido un diferencial en el tiempo de su ejecución respecto al programa de autovías. Por tanto, cargamos el presupuesto de 1993 en la ejecución de acondicionamientos más que en autovías, que ya está prácticamente finalizándose.

Por otra parte, me pedía S. S. información sobre qué quieren decir los 68.000 millones del programa de conservación. El programa de conservación pone de manifiesto uno de los objetivos más claros e importantes que siempre se subraya por parte del Ministerio, que es que en una red tan importante, tan extensa y de tan alta calidad como la que estamos generando hay que destinar cada año un mayor esfuerzo a su capitalización y a su mantenimiento. Cabe recordar que hace dos años estábamos en 40.000 millones de pesetas en actuación para conservación, que el año pasado estábamos en más de 50.000 millones de pesetas, hubo un crecimiento de cerca del 40 por ciento en 1992 sobre 1991 y que en el año presupuestario en curso, en 1993, volvemos a aumentar de forma muy importante la dotación dedicada a conservación. Es decir, que pasamos a los 68.000 millones de pesetas, un crecimiento realmente importante y superior al 25 por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez, a este ritmo creo que no vamos a cumplir los objetivos. Un sistema de respuesta más sintético sería quizás tocar todo el tema de carreteras de 1993 y después el tema de ferrocarriles, pero al ir pregunta por pregunta está contestando todavía a la señora Martínez Saiz, según mi interpretación, y tendríamos que terminar porque no

está el Vicepresidente y a las cuatro en punto tenemos que empezar la sesión.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: A mí no me importa que lo mande por escrito y me responda a tres o cuatro cuestiones importantes.

El señor **PRESIDENTE**: En ese caso, sintetice lo más significativo y lo demás habrá que mandarlo por escrito.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Obviamente, estoy a disposición de la Presidencia para contestar con el método que parezca más oportuno a la Comisión. Es obvio que lo único que pretendía era contestar al carácter exhaustivo de las preguntas de la señora Diputada en este caso. El resto de la información más de detalle o puntual se puede plantear por escrito, pero estamos dispuestos a someterlos al trabajo que estime pertinente la Comisión en cualquier otra comparecencia.

Voy a referirme a algún elemento más en relación con la intervención de S. S. Respecto al programa de actuación en materia de carreteras para este año, de carácter general, debo decir que el presupuesto de 1993 permite, en primer lugar, acabar el plan de carreteras, en segundo lugar permite dedicar un presupuesto muy importante a la conservación de la red, y en tercer lugar permite seguir la política de saneamiento en relación con los constructores, con el sector de la construcción, en relación con las incidencias contractuales y en relación con los expropiados. En concreto, en el presupuesto de 1993 se ha dotado por primera vez un crédito específico para expropiaciones —es una novedad importante del presupuesto— que creo recordar que está cifrada en total en 43.400 millones de pesetas. Parte de ellos, más de 30.000 millones, está en el programa de autovías y medio urbano y la otra en la parte de acondicionamientos. Queda también una pequeña partida destinada a expropiaciones en el programa del mantenimiento, pero que ya es prácticamente insignificante porque apenas hay coste de expropiación. Esos 43.000 millones largos de pesetas dedicados a expropiaciones nos van a permitir pagar todas las expropiaciones generadas en 1992 e iniciar y atender las expropiaciones referentes a las actuaciones que se comienzan en 1993 en forma de depósitos previos. Es decir, que vamos a poder hacer los depósitos previos para iniciar las actuaciones correspondientes a 1993 y pagar todas las expropiaciones de los años anteriores y en particular, por supuesto, la de 1992.

En relación con las incidencias contractuales, quiero decirle a S. S. que la previsión con este presupuesto es que podremos dejar el saldo de incidencias contractuales a 31 de diciembre de 1992 en 50.000 millones de pesetas, cuando estaba situado anteriormente en torno a los 73.000 millones de pesetas. Es decir,

que vamos a mantener un saldo de relación de incidencias contractuales en torno a los 50.000 millones de pesetas, porque en el presupuesto de 1992 se va a efectuar un pago en anualidad 92 en torno a los 11.000 millones de pesetas de incidencias contractuales y se cargará con anualidad 93 en torno a los 50.000 millones de pesetas.

Finalmente, y quizás esto pueda atender a otros planteamientos efectuados por otras señorías en otras peticiones de información, debo resaltar que el programa de carreteras para 1993, además de finalizar el primer plan de carreteras, contiene lo que podemos denominar actuaciones que son un puente entre el primer plan de carreteras y actuaciones que van a estar o que están contenidas en los trabajos del segundo plan de carreteras, que formará parte del Plan General de Infraestructuras. Esas actuaciones en concreto son, por una parte, las autovías de Galicia, con una previsión presupuestaria de 319.000 millones de pesetas en el anexo de inversiones públicas y una anualidad para lo que es estrictamente obra en torno a los 6.000 millones de pesetas ya en 1993. En segundo lugar, el cierre de la autovía Madrid-Valencia también aparece presupuestado en el anexo de inversiones correspondientes, cuyo coste total previsto es de 40.000 millones de pesetas y una anualidad para empezar obra ya en 1993 de 2.000 millones de pesetas, lo que permitirá acabar esta autovía en el plazo previsto en el convenio firmado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes y el Presidente de la Generalidad de Valencia, señor Lerma, es decir, en 1995. Aparece también la autovía Bailén-Jaén-Granada, con el coste total previsto de 51.750 millones de pesetas, y la autovía Cervera-Igualada.

En síntesis, ¿qué es lo que aparece nuevo? Básicamente aparecen aquellas actuaciones que, siendo prioritarias por diversos motivos y estando en los trabajos y los borradores del segundo plan general de infraestructuras, fueron objeto de un convenio entre el Gobierno, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y distintas comunidades autónomas. Es el caso de las autovías de Galicia, es el caso de la autovía Bailén-Jaén-Granada, es el caso de la autovía de Valencia o es el caso, al que no me refería anteriormente, de la extensión de la autovía del Cantábrico desde Santander hasta Gijón-Oviedo. Es decir, la autovía del Cantábrico también aparece presupuestada con un coste total previsto de 132.000 millones de pesetas y con una cantidad, también en la anualidad del año 1993, para poder extender la autovía del Cantábrico más allá de Santander y cerrar ese eje tan importante en relación con los compromisos adquiridos por el Gobierno de inversión en el norte y en particular en Asturias. Creo que sucintamente esto es lo que hay con relación al tema de carreteras planteado por S. S.

Me referiré ahora a las siguientes intervenciones —quizá ordenándolas, como me ha indicado el señor Presidente, en relación, primero, con el tema de carreteras, tanto del señor Andreu como del señor

Martínez-Campillo y de los intervinientes del Grupo Mixto.

El señor Andreu me decía que los presupuestos —y siento que no esté presente en este momento— parece que se hacen sin el plan de infraestructuras y preguntaba qué pasa con el plan general de infraestructuras, y esto es algo que también se ha preguntado en alguna otra intervención. Quiero referirme a esto brevemente. El presupuesto de 1993, como pueden observar SS. SS., en la parte de carreteras lo que hace es soportar y dar crédito para la finalización del plan de carreteras y, en segundo lugar, comenzar actuaciones que han sido objeto de convenio entre Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas, y determinadas comunidades autónomas o que forman parte de algún compromiso específico del Gobierno. Y eso cubre totalmente las posibilidades presupuestarias —altas, por otra parte— del presupuesto para 1993. Por tanto, por así decirlo, es un presupuesto de transición entre las actuaciones en curso, las actuaciones básicas, invariantes o de comienzo del plan general de infraestructuras. Y el plan general de infraestructuras lo debemos tener, cuando es oportuno, a lo largo del año 1993, porque será necesario para la elaboración de los presupuestos de 1994. Es decir, el presupuesto de 1993 está cubierto, perfectamente definido, con un grado de especificación muy elevado en los anexos que SS. SS. pueden comprobar y contrastar, y agota los créditos presupuestarios posibles para 1993. Por tanto, es una petición obviamente válida en la medida en que se hace, pero innecesaria, me atravesaría a decir, para el año 1993. En todo caso, el plan general dibujará la inversión pública a partir de los años 1994 y siguientes. Por ello no afecta al contenido de los presupuestos de 1993.

Respecto a carreteras, la señora Larrañaga, del Grupo Mixto, me hacía una pregunta que debe ser contestada —y lo será— en el contexto del plan general de infraestructuras. Hace referencia a si existe alguna previsión o innovación respecto al obligado cumplimiento de la extensión a Málzaga de la autopistas A-8 en el tramo Bilbao-Behovia. Es un tema que estamos tratando con el Gobierno vasco y también con la concesionaria de la autopista, porque la obligación contractual de la autopista es una obligación, en cualquier caso, indiscutible, y será en el contexto del plan general en el que habrá que decir y acordar con el Gobierno vasco el tratamiento, y esperamos llegar a un tratamiento coherente y válido para todas las partes en relación con la extensión en ese tramo.

El Diputado señor Oliver me hacía una serie de preguntas concretas y expresas referidas a los temas de Valencia, como es totalmente razonable, sobre los que creo que los presupuestos de 1993 dan una buena contestación, una contestación importante, en la medida en que las actuaciones que afectan a la Comunidad Autónoma de Valencia, de una y otra manera, creo que son actuaciones que están en el primer plano, en términos numéricos, de la priorización presupuestaria del Gobierno en estos presupuestos de 1993.

En relación con la autovía de Levante, le puedo decir que en los presupuestos tienen que aparecer los créditos necesarios para culminarla. En concreto, a lo largo de 1993 se pondrá en servicio desde la Alcudia hasta Romaní y Silla. A comienzos del año 1994, en el segundo trimestre, se pondrá en servicio el tramo que se adjudicó el año pasado, que es entre la Alcudia y Llosa de Ranés, prácticamente entre Alcudia y Játiva, y que el tramo Almansa-Alcudia es un tramo de próxima licitación, en este mismo año. Por tanto, los créditos presupuestarios que aparecen en el anexo de inversiones son los que dan soporte a esta previsión de finalización de la autovía de Levante, en cuanto a su licitación y contratación, en este caso ya en 1992. Es decir, el tramo Almansa-Alcudia que, como sabe S. S., ha sufrido los problemas —por otra parte, creo que bien sufridos y vale la pena que se sufran— referentes a declaraciones de impacto ambiental, toda la tramitación de impacto ambiental que es necesario efectuar, será licitado en los próximos meses, antes de la finalización del año en curso, 1992. En cuanto al tramo Requena-Caudete, efectivamente está dentro del crédito de Valencia-Utiel y también le puedo decir a S. S. que será licitado en este mismo año, de manera inmediata; es decir, antes de que finalice el año el tramo Requena-Caudete también va a ser licitado.

Queda, por tanto, lo que es la autovía Madrid-Valencia en el hueco, en la laguna que había en el primer plan de carreteras, que no figuraba en el mismo, y que ha sido incorporado como consecuencia del convenio entre el Presidente señor Lerma y el Ministro de Obras Públicas, señor Borrell. El tramo Atalaya-Caudete, que en su culminación específica va a ser el trazo previsto, aparece presupuestado —decía anteriormente— en torno a los 40.000 millones de pesetas, se iniciará en el año 1993, tiene ya dotación y crédito, 2.000 millones de pesetas, y nuestra previsión —ambiciosa pero cumplible— es que finalice en 1995 como se plantea en el convenio al que hago referencia.

Por último, respecto a actuaciones en la red arterial de Valencia aparece presupuesta la cantidad que figura en el anexo de inversiones, que supera a los 1.000 millones —no quiero extenderme para no cansarles— y supone la contratación, en 1993, de cuatro actuaciones importante en cuatro pasos inferiores en la propia ciudad de Valencia, que forman parte del cumplimiento del convenio y que son las obras que están maduras técnicamente, sobre las cuales existe proyecto para poder invertir. El problema que tenemos en el convenio de Valencia es la celeridad en disponer la cartera de proyectos, dado que es un convenio firmado en fecha relativamente reciente. Creo que esto era lo fundamental respecto a la materia de carreteras.

En relación con la materia ferroviaria, en primer lugar, realizaba algunas demandas de información el Diputado señor Camisón. Creo que la primera cuestión era el plazo para redactar el plan, pero no le entendí bien si se refería al PTF o al plan general. Si se refiere al plan general de infraestructuras, acabo de contes-

tar. Las actuaciones referentes a 1993 en materia ferroviaria son derivadas también, fundamentalmente, de dos planes en vigor. Unas, las derivadas de las actuaciones del PTF, eje Madrid-Valencia y Valencia-Barcelona, que consume buena parte del crédito ferroviario, y otras, las actuaciones derivadas del plan de acceso a las grandes ciudades, del PTC, plan de transporte de cercanías. Y ello consume el crédito disponible, que es de 43.000 millones de pesetas y, por tanto, un crédito en materia ferroviaria que también este año ha tenido un crecimiento muy importante, casi el 50 por ciento, respecto al presupuesto de 1992.

En conclusión, en materia ferroviaria estamos invirtiendo de nuevo, flexionando la curva de inversión, y vamos a pasar de 29.000 millones de pesetas del año pasado a 43.000 millones de pesetas de este año; es decir, hay un incremento prácticamente del 50 por ciento. Buena parte de ese crédito, 18.000 millones, los consume el plan de acceso a las grandes ciudades, el plan de cercanías. Esa es la política prioritaria, fundamental del Gobierno, que se concreta en los presupuestos de 1993. Luego hay otro eje fundamental de actuación, derivado del PTF, que es la mejora para 160 y 200 kilómetros por hora y duplicación de vía de la conexión de Madrid con Valencia y Valencia con Barcelona, que consume el 30,1 por ciento del presupuesto; en definitiva, unos 12.000 millones de pesetas entre ambas actuaciones en la anualidad de 1993.

Su señoría me decía que hay una especie de dualidad que no entiendo. Lo señalado por S. S. —me parece lo más relevante— es una pretendida dualidad entre el esplendor en los presupuestos de las líneas de alta velocidad frente a la actuación en los restantes programas de actuación y en las regiones distintas a aquellas por donde trascurría el tren de alta velocidad. Yo creo que hemos leído presupuestos distintos. Yo, desde luego, me he leído los presupuestos que aparecen en el «Boletín Oficial del Estado». Y en los presupuestos del «BOE», que tenemos aquí delante, lo que aparece —insisto— son 18.000 millones para transporte de cercanías, un 30 por ciento más, 12.000 millones fundamentalmente para actuaciones en el corredor Madrid-Valencia, Valencia-Barcelona, no para alta velocidad sino velocidad alta, y después, para renovaciones de vía, 3.170 millones de pesetas, para programas de seguridad y bloqueos, 1.824 millones, y para el programa de supresión de pasos a nivel, 500 millones de pesetas. Es decir, tres bloques de actuación de un 43 por ciento, un 30 por ciento y un 26 por ciento, respectivamente, que a todo ello no contienen, por tanto, previsión presupuestaria para ejecutar obra en programas de alta velocidad. En síntesis, son unos programas de transición, al igual que en el caso de carreteras, que permiten dar un grado de cumplimiento importante al plan de cercanías, al plan de transporte para grandes ciudades, sobre el cual quisiera recalcar que lo que queremos es que sea un plan que en 1995 esté finalizado, de tal forma que vamos a contratar la práctica totalidad de la obra entre los años 1993 y 1994. En 1993 se

destinan —insisto— más de 18.000 millones de pesetas y volveremos a destinar —es la previsión con la que estamos trabajando— una cantidad muy importante para 1994, de tal manera que entre los años 1993 y 1994 quede totalmente contratado el plan de transporte de cercanías y, por tanto, en 1995 esté culminado el denominado *Plan Felipe* en materia ferroviaria.

Sobre los problemas del déficit de Renfe e impresiones sobre el AVE, etcétera, la verdad es que no guardan relación con los presupuestos para 1993. Es propio del ámbito de la empresa operadora y creo que será la Presidenta de Renfe quien mejor pueda transmitir a S. S. el balance y las previsiones de Renfe respecto a esos temas; y a nivel de Ministerio, es la Secretaría General para los Servicios de Transportes la que, también estoy seguro, le podrá dar, con mejor conocimiento y criterio que el mío, su valoración en el área de su competencia respecto a los temas de prestación de servicios y de déficit. Dado lo avanzado de la hora, me eximo de entrar en ese terreno.

En materia ferroviaria creo que quedan por contestar algunos temas planteados por el Diputado del CDS señor Martínez-Campillo y también por el señor Andreu. Respecto a lo planteado por el señor Martínez-Campillo, creo que en alguna medida está contestado en el conjunto de respuestas dadas. Quiero insistir en que no se trata tanto de la liquidación del PTF y del PTC, como que en el caso del PTC estamos en un elevado grado de cumplimiento, que, nos situaremos por encima del 40 por ciento en cuanto a gastos ejecutados a final de 1993, con el Presupuesto para 1993 que estamos discutiendo y en cuanto al PTF, Plan de Transporte Ferroviario, le puedo decir que el gasto efectuado a estas alturas en relación con lo previsto en el PTF supera el billón de pesetas, 1 billón 100.000 millones de pesetas. Es decir, tenemos una estimación de gasto a estas alturas del PTF que supone un cumplimiento en torno al 55 por ciento del Plan. Buena parte de esa inversión —es cierto— por encima de los 200.000 millones, la ha consumido Madrid-Sevilla, pero las restantes inversiones van en otros programas de cumplimiento del PTF, y el nuevo plan general lo que debe hacer es asumir los objetivos PTF, además de plantear nuevas definiciones, acomodadas, obviamente, a las nuevas demandas. Creo que he contestado a todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que de las preguntas concretas que han quedado sin contestar nos mande una nota en un plazo de 48 horas.

Tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, como las preguntas han quedado recogidas en el «Diario de Sesiones», ruego al señor Secretario General que nos mande las contestaciones. Hay tres preguntas que me interesan muchísimo. Una de ellas, que usted no me ha contestado, es la de los 112.000 millones. Señor Pérez Touriño, si usted tiene datos de los aproximadamente 230.000 millones que se han licitado hasta esta fecha

y los 112.000 millones que se han contratado, nos gustaría que nos los enviara, porque los datos que tengo yo del Ministerio, en contestación a preguntas escritas de este verano, no me coinciden nada. Con las respuestas recibidas hasta ahora, a falta de unas ocho provincias, licitados son 92.000 millones y contratados son 18.000. Como la diferencia es bastante grande y sólo quedan ocho provincias por contestar, me gustaría que nos lo aclarara, porque los datos son a 31 de septiembre. También me gustaría hacer hincapié especial en los fondos Feder, pues sepa que son importantes para nosotros.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, solamente quiero dejar constancia de que el señor Secretario General ha pasado olímpicamente de las cuestiones que ha planteado este Diputado y considere este trámite, por lo que respecta a las dudas, absolutamente estéril.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Yo sólo quería pedir que, si puede, me mande por escrito la contestación a la pregunta de los 350 pasos a nivel, según figura en el programa. No hace falta que pierda ahora un segundo en contestarla.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE** (Pérez Touriño): En relación con las preguntas de la señora Diputada, quiero decir que los datos de licitación y contratación es un mero problema de suma en el tiempo. Lo que está ocurriendo es que este sábado —y estoy seguro de que S. S. habrá tenido dificultades para poderlo sumar— han aparecido en el «BOE» más de 30.000 millones de pesetas; es decir, que el programa de licitación es un programa que va cambiando cada semana. Le puedo asegurar a S. S. que disponemos de los datos y que se los enviaré. Las cifras que he dado son precisas y están contrastadas obra a obra en el «Boletín Oficial del Estado». Lo que pasa es que estamos cumpliendo el programa, como es lógico, muy aceleradamente en el segundo semestre, a medida que se van ejecutando los proyectos, y cada semana hay una variación muy importante de la índole que S. S. demanda.

Respecto a las demás preguntas me gustaría poder disponer antes del «Diario de Sesiones» para poder contestar; lo haré cuando tenga la referencia concreta.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Muchas gracias.

Se suspende la sesión, que se reanudará a las cuatro en punto de la tarde.

Eran las tres de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y quince minutos de la tarde.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DE ELECTRONICA Y NUEVAS TECNOLOGIAS, A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CDS (Número de expediente 212/001901) Y MIXTO (Número de expediente 212/002023)**

— **DE LA DIRECTORA GENERAL DE POLITICA TECNOLOGICA, A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CDS (Número de expediente 212/001901) Y MIXTO (Número de expediente 212/002023)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios para seguir con las comparecencias respecto de información de los Presupuestos Generales del Estado de 1993.

Por imposibilidad de asistencia del Secretario General de Promoción Industrial y Tecnológica ante la solicitud de los Grupos Parlamentarios CDS y Mixto, hemos pedido que comparecieran el Director General de Electrónica y Nuevas Tecnologías, don Jesús Rodríguez Cortezo, y doña Carmen de Andrés Conde, Directora General de Política Tecnológica, que están aquí con nosotros y a quienes les agradecemos su presencia.

No estando presentes, sin embargo, los representantes de los grupos parlamentarios que han solicitado esta comparecencia, no tenemos otro remedio que dar por decaída la misma. (El señor González García pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Señor Presidente, en nombre de mi Grupo, únicamente para lamentar que las comparecencias sean solicitadas para luego no asistir, y decirles a los directores generales presentes que lamentamos profundamente que no hayan sido solicitadas sus informaciones.

Nada más por parte del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Este Presidente se une a esa lamentación. Desde luego, esto no es bueno para el funcionamiento de la Cámara.

Se suspende la sesión hasta las cuatro y media, en que se reanudará para la comparecencia del Director General del CDTI.

Se reanuda la sesión.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO PARA EL DESARROLLO TECNOLÓGICO E INDUSTRIAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001859)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión de la Comisión de Industria, siendo las cuatro y media en punto, con la comparecencia de don Humberto Arnés Corellano, Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial, que viene ante la solicitud del Grupo Popular, que había solicitado la presencia del Presidente de este Centro; pero, ante la imposibilidad de asistir del Presidente, tal y como acordó la Mesa, se cordó el cambio del orden del día y la presencia del Director General de este Centro.

Para plantear las cuestiones que estime oportunas al respecto, tiene la palabra el señor Garriga, en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GARRIGA POLLEDO**: Buenas tardes, señorías y señor Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial.

El motivo de la solicitud de comparecencia, por parte del Grupo Popular, del Presidente del Centro que usted dirige está íntimamente ligada a los problemas detectados de la competitividad industrial española, especialmente en su relación con el mercado único de 1993, que ha sido objeto de varias iniciativas parlamentarias por parte de nuestro Grupo. Como creemos que su Centro está directamente en el núcleo de lo que puede suponer investigación y tecnología, en resumen, un factor importante dentro de la competitividad industrial de la empresa española, es por lo que quisiéramos que nos aclarara algunos puntos referentes al presupuesto de su organismo, y a partir de él obtener unos datos que nos permitieran, en un debate posterior de presupuestos, elaborar alguna alternativa al tema de la competitividad industrial.

Le voy a hacer cinco preguntas; la última de ellas probablemente me la contestará usted por escrito porque se refiere a una serie de datos sobre proyectos que me imagino que no dispondrá de todos ellos ahora, por lo que es más sencillo remitirlo con posterioridad por escrito.

La primera pregunta se refiere a que el CDTI recibe este año 15.150 millones de pesetas, un 15 por ciento menos de lo recibido en el presupuesto anterior. En este presupuesto desaparece la aportación que ustedes hacían al Laboratorio Europeo para la física de las partículas, a pesar de que en el presupuesto de 1992 se preveían unas aportaciones de 5.900 millones de pesetas para 1993. Dado que no quedan claras en la memoria explicativa las razones de la desaparición de esta aportación, quisiéramos que usted nos ilustrara al respecto.

En segundo lugar, también a través del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial se participaba en la Agencia Espacial Europea con 12.800 millones de pesetas, un 2 por ciento menos que el año anterior. En este caso el motivo de nuestra pregunta sería el contrario. Sería que usted valorara la dotación que se hace en este año para esta partida presupuestaria y, sobre todo, si usted cree, como Director del Centro, que es adecuada la participación española en esta cuantía. Por supuesto, esto debería ser contestado en relación a los retornos que obtienen las empresas españolas, retornos vía contratos, sobre esta aportación realizada a la Agencia Espacial Europea.

En tercer lugar, respecto al presupuesto del CDTI, en cuanto a la cuantía de 2.350 millones de pesetas, que es igual que la del año pasado, vemos sin embargo que tiene una gran disminución, de 55 millones, en los proyectos concertados por su centro. Para nuestro Grupo es una disminución del apoyo efectivo del CDTI a las empresas, a la tecnología de las empresas. Por eso creo que es importante preguntar, cuando vamos a entrar dentro de tres meses, en 1993, en un mercado único y en un mercado extremadamente competitivo para la industria española, si no cree que precisamente esta disminución de proyectos, debido a la decisión que han tomado ustedes de dotar más unas partidas que otras, a los que ustedes financian no va a traer repercusiones negativas sobre el tema de la competitividad industrial vía tecnología. Sería interesante saber la evolución de los gastos industriales en I+D en 1992 y las previsiones que ustedes tienen a nivel general para 1993, dado que en España los gastos de I+D han pasado del 0,5 del PIB, de hace diez años, al 0,94 en que está en 1990, pero con un consenso de que seguimos todavía muy lejos de las cifras de porcentaje del PIB que destinan a investigación y desarrollo algunos de los países con los que vamos a competir directamente dentro de tres meses.

En cuarto lugar, el CDTI otorga los préstamos con los que financia determinados proyectos a un interés ente el 5 y el 9 por ciento. Nos gustaría confirmar este dato, y también el dato de si los préstamos son o no son fallidos en estos proyectos, si se están devolviendo los préstamos o no.

La última petición de información que le haríamos es referente a la ejecución del presupuesto de 1992. Ustedes habían presupuestado 40 proyectos de bajo riesgo, corto desarrollo y buenas posibilidades de comercialización, un número indeterminado —no consta, por lo menos, en poder del que les habla— sobre proyectos concertados, para los que presupuestaban 5.200 millones de pesetas, y por último unos proyectos de desarrollo tecnológico para los que ustedes presupuestaban 10.000 millones. Solicitaríamos nos enviaran, me imagino que por escrito, la lista de todos estos proyectos que han sido presupuestados para 1992 y cuál es su estado de ejecución en las fechas en que estamos. Igualmente, con cuántas empresas mantiene algún tipo de colaboración el CDTI y cuál es el porcen-

taje de fallidos en los últimos ejercicios presupuestarios, a fin de poder tener una panorámica de la evolución del organismo.

Finalmente, queremos saber si les quedan anualmente proyectos sin financiar, y dentro de estas tres categorías cuál es el número de empresas o el porcentaje, siquiera, que se presenta a estos proyectos y cuántas de esas empresas consiguen finalmente un proyecto financiado en alguna de estas categorías por el CDTI y cuáles no.

Con estos datos, señor Presidente, mi Grupo quedaría plenamente satisfecho con la comparecencia del señor Director General.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Director General del CDTI para que responda a las cuestiones planteadas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO PARA EL DESARROLLO TECNOLÓGICO E INDUSTRIAL** (Arnés Corellano): Señor Presidente, señor Diputado, la verdad es que me plantea usted todo un abanico de preguntas que abarca prácticamente a la globalidad de la actividad del CDTI. Voy a intentar ser lo más concreto posible y darle cumplida respuesta a todas ellas.

Hace usted un comentario, en primer lugar, acerca de la vinculación que el I+D y la tecnología tienen en relación a la competitividad industrial de nuestro tejido empresarial cara al mercado único de 1993. Efectivamente, desde el CDTI somos especialmente sensibles a esta relación estrechísima entre competitividad e I+D; de ahí que intentemos que, en la medida de lo posible, nuestros recursos se optimicen cada año más, teniendo en cuenta que los recursos que manejamos, obviamente, son limitados por los aspectos presupuestarios ligados a todo un departamento. Dicho esto voy a entrar a responderle directamente a cada uno de los puntos que usted introducía.

En relación al Cern, comentaba usted que ha desaparecido la partida presupuestaria dentro de los presupuestos de 1993 y aparentemente, entiendo yo, que esta es la causa por la que indicaba usted que de los 15.150 millones presupuestados se obtiene una cantidad alrededor del 15 por ciento menos de lo recibido en el año 1993 respecto a 1992. En efecto, la disminución presupuestaria del CDTI de un año respecto a otro procede, sin duda, de la disminución de los 1.900 millones presupuestados en el año 1992 de participación española a través de los Presupuestos Generales del Estado en el Cern. Como puede comprobar usted, ninguna cantidad se detecta en los presupuestos de este año. Creo que ayer el Subsecretario del Ministerio de Industria y el Secretario de Estado de Industria tuvieron la ocasión de responder a algo parecido en relación a este supuesto, en el sentido de que este es un programa europeo en estudio, que existe un replanteamiento general de todos los participantes, puesto que hay un enorme desequilibrio entre la contribución de algunos

de los países participantes y los retornos, tanto científicos como industriales, que se obtienen al respecto.

Puedo indicarles aquí que prácticamente sólo el 30 por ciento de los recursos que maneja anualmente el Cern tienen la cualidad de salir a contratación pública para que las empresas de los países participantes en los mismos puedan acceder, mediante contratos, a desarrollar los prototipos, a desarrollar los equipos que reclaman las cuantiosas inversiones del Cern. España, aunque participará con todo su potencial en las licitaciones que practica este centro, difícilmente podría alcanzar retornos superiores al 30 por ciento, de ese 30 por ciento que sale a concurso. De ahí entenderán ustedes que difícilmente, desde un punto de vista industrial, tiene una justificación realmente manifiesta la pertenencia a este organismo, con las condiciones existentes actualmente. De ahí que el replanteamiento presupuestario respecto al mismo esté realizándose no sólo desde un punto de vista español, sino desde el punto de vista de algunos de los países que tienen una situación similar a la nuestra. Este ha sido el motivo por el que desde el Ministerio de Industria la dotación presupuestaria a este capítulo carece en estos momentos de interés, teniendo en cuenta estos nuevos replanteamientos por los que este programa europeo está pasando.

Dicho esto, me gustaría entrar en la segunda pregunta, referente a la Agencia Espacial Europea, bastante más gratificante desde el punto de vista de los intereses industriales y tecnológicos a los que el CDTI tiene como objetivo conseguir. Desde el punto de vista presupuestario, para 1993 se contabilizan 12.800 millones de pesetas, un 2 por ciento inferior al presupuesto de 1992 que, si no recuerdo mal, era de 13.100 millones de pesetas. Pregunta usted si esta cuantía es adecuada en relación a los retornos industriales. En principio, yo le diría que sí. En el caso de la Agencia Espacial Europea se contempla lo que en términos internos se llama el justo retorno, es decir, todos los países reciben, mediante contratos de suministros a este organismo, una cantidad equivalente a la contribución en términos económicos practicada anualmente. Desde ese punto de vista, la participación a la Agencia Espacial Europea con 12.800 millones de pesetas es gratamente satisfactoria, puesto que retorna idéntica cantidad para desarrollos tecnológicos, desarrollos industriales de nuestro sector industrial ligado al espacio.

La pregunta se plantearía desde el punto de vista de si se está optimizando la cantidad, es decir, por qué son 12.800 y no son 15.000, o por qué no son 9.500. Lo cierto es que la contribución anual de todos los países a la Agencia Espacial Europea no es caprichosa, sino que obedece a un programa establecido plurianualmente por parte del ejecutivo de dicha Agencia y aprobado en sucesivas conferencias ministeriales por los Ministros representantes de cada uno de los países, que detalla en ese plan a largo plazo las contribuciones de cada uno de ellos. En este caso concreto, teniendo en

cuenta los retrasos de algunos programas y teniendo en cuenta también la situación financiera y económica crítica de algunos de los países participantes en la Agencia, consideramos que la cantidad de 12.800 millones de pesetas es la adecuada en lo que en las previsiones se refiere a los desarrollos que tanto la Agencia Espacial Europea como las industrias españolas van a poder realizar a lo largo del período de 1993. Pero una valoración global de la participación española en este organismo debería ser absolutamente satisfactoria.

La siguiente pregunta a la que usted se refiere tiene que ver con los proyectos de desarrollo tecnológico, con la actividad por la que es más conocida el CDETI, es decir, los proyectos de desarrollo tecnológico, los proyectos de innovación tecnológica, los proyectos de promoción tecnológica, toda aquella actividad en general financiera de la realización de proyectos por parte de las empresas industriales españolas.

Constata usted que la partida presupuestaria correspondiente contempla este año una dotación de 2.350 millones de pesetas para la financiación de estos proyectos. Sin embargo, probablemente porque no está suficientemente aclarado, incluye usted en la misma bolsa la dotación presupuestaria dedicada a proyectos concertados, en la que también indica usted una disminución de proyectos de un año frente a otro. Tal vez requiera una mínima aclaración, puesto que la pregunta formulada tal cual sugiere la mezcla de ambos conceptos, y tal como están contemplados en la actividad del CDETI presupuestariamente no ocurre así. Los proyectos concertados son gestionados por el CDETI por delegación de la Comisión interministerial de ciencia y tecnología, de tal manera que estos proyectos que se desarrollan conjuntamente por empresas y por centros públicos de investigación son financiados con el fondo nacional de I+D, que en estos momentos tiene atribuidas otras responsabilidades, como es la formación de personal investigador, el desarrollo de proyectos específicamente científicos realizados por universidades y centros públicos de investigación y otras actividades encuadradas en acciones de amplio espectro que supongan una mejora del incremento del nivel científico de nuestros centros y de nuestras empresas. Quiere decirse que hay una dotación especial presupuestaria que no está contabilizada en los presupuestos del CDETI, sino que son transferidas anualmente desde el plan nacional, que tiende a la financiación de proyectos concertados.

Nosotros hemos hecho una previsión, a partir de la distribución que los propios gestores del fondo nacional vayan a realizar el año próximo, de lo que creemos que puede ser la dotación, que ese año irá a parar a proyectos concertados, y nos tememos, debido a la congelación que permanentemente vienen sufriendo los fondos nacionales de I+D, que probablemente las dotaciones presupuestarias de esa partida para proyectos concertados no van a alcanzar más que para financiar los proyectos que desde el CDETI se ha indi-

cado en la memoria presupuestaria. Situación distinta son los 2.350 millones de pesetas a que usted aludía, que están destinados a la financiación de los proyectos típicamente del CDETI, que son aquellos que se proporcionan a un interés bastante inferior al que en estos momentos actúa en el mercado. Por tanto, no se puede hablar de una disminución presupuestaria en cuanto son las partidas correspondientes del CDETI, en relación a la financiación de proyectos, puesto que debe tenerse en cuenta que a la dotación presupuestaria se une, para la financiación de proyectos por parte del centro, las recuperaciones tanto de principal como de intereses que mediante la financiación de proyectos anteriores se ha proporcionado a las empresas y que contractualmente tienen la obligación de devolver. Tan es así que en 1993 los desembolsos que el CDETI va a practicar al sector industrial va a ser una cantidad similar, aumentada en un 3 por ciento, a los desembolsos realizados en el año 1992, y que la suma a comprometer al sector industrial para el desarrollo de proyectos mediante créditos, con un interés que oscila, como muy bien recordaba usted antes, entre el 5 y el 9 por ciento, va a ser incluso un 3 por ciento superior a la comprometida en 1992.

Bien es cierto que en este esquema juega un elemento muy importante, y es la responsabilidad de encontrar, mediante acuerdos bancarios, una financiación complementaria a los créditos que el CDETI venía practicando de forma aislada. Se ha llegado a un acuerdo con cuatro entidades financieras, de tal manera que complementariamente para los proyectos de innovación tecnológica, que tienen un alto contenido de inversiones en activo fijo y un corto período de recuperación, se ha encontrado una fórmula de cooperación entre instituciones bancarias y el CDETI para financiar conjuntamente aquellos proyectos que reúnan esas condiciones, esos que denominamos internamente de innovación tecnológica, de tal manera que el CDETI financia, mediante subvención, en cuatro puntos los intereses con que el Banco proporciona su financiación a las empresas industriales. Con ese mecanismo vamos a intentar comprometer un 3 por ciento más de recursos financieros al desarrollo de proyectos tecnológicos en el ámbito industrial español.

Preguntaba usted en cuarto lugar si es cierto que el CDETI financia con créditos que oscilan entre el 5 y el 9 por ciento y si se devuelven los préstamos que concede. Está usted perfectamente informado en cuanto a los tipos de interés que practica el CDETI, que dependen en toda medida del período de devolución con que se pacta con la empresa el desarrollo del proyecto, por una parte y, por otra, obviamente la devolución del préstamo otorgado por el centro. Cuanto más largo es el período de devolución, mayor es el interés, que como máximo es el 9 por ciento, y cuanto más corto es el período de devolución, menor es el interés, que como mínimo es el 5 por ciento.

En la pregunta número 5 ha hecho alusión a si la devolución de los préstamos se realiza en este período con

la misma asiduidad o con la misma frecuencia con que se efectuaba en épocas anteriores. De hecho, yo le diría que aproximadamente de los 10.000 millones de pesetas que a través de proyectos de desarrollo tecnológico vamos a desembolsar a lo largo de 1993 — con posterioridad le puedo dar la cifra con exactitud, porque es algo más—, 2.350 millones, como usted ha podido contemplar en la memoria presupuestaria, van a proceder de los Presupuestos Generales del Estado y el resto procede de los retornos de los préstamos proporcionados por el CDETI en años anteriores. Usted puede entender que el peso específico de los retornos en nuestro centro es ciertamente importante, de ahí que veamos muy sigilosamente por que la devolución de los préstamos se realice en términos oportunos, por que los proyectos sigan un cauce de desarrollo adecuado y, por otra parte, para que no exista ningún tipo de situación laxa en el seguimiento de estos proyectos, puesto que gran parte, como decía antes, de los recursos económicos con que contamos para seguir financiando al sector industrial español procede de los retornos de los préstamos proporcionados con anterioridad.

También quiero indicarle que, hasta la fecha, pese a que se detecta una situación industrial probablemente más débil en otros ámbitos que en momentos anteriores, no hemos notado todavía ningún síntoma, en cuanto a las empresas que financiamos, de retrasos en la devolución de los préstamos. Probablemente, también en este contexto se vea muy claramente la importante relación que existe entre competitividad e I+D, puesto que gran parte de las empresas que desarrollan con éxito su tecnología con importantes recursos como para poder satisfacer las deudas crediticias o contraídas con nuestro centro.

Respecto a la quinta pregunta, relativa a la ejecución de lo ocurrido en 1992, si me permite que le pueda remitir, a través de esta Mesa, datos más precisos, así lo podré realizar, porque de esta manera podremos proporcionarle una mayor precisión en la respuesta que demandaba. No obstante, sí le puedo avanzar que en nuestra memoria anual se hace pública la lista de proyectos de empresas a las cuales financiamos. Incluso en un componente novedoso de difundir, en la mayor medida posible, la información del centro, y a través de un boletín mensual que recientemente hemos puesto en marcha, damos puntual noticia de todos los proyectos que mensualmente vamos financiando, de tal manera que la transparencia y la claridad en nuestras actividades sea lo más amplia posible y, a su vez, permita a otras empresas conocer lo que en el ámbito de sus sectores correspondientes está realizando.

En relación con cuántas empresas trabajamos, le tengo que decir que si aproximadamente financiamos algo más de trescientos proyectos anualmente, y que a algunas empresas se les financian hasta dos proyectos al año, puede pensar que estamos trabajando anualmente entre 250 y 275. No obstante, le daré con toda exactitud estos datos en cuanto disponga de ellos.

El porcentaje de fallidos es ciertamente bajo. De alguna manera, presumimos de tener ese porcentaje de fallidos, teniendo en cuenta que para nosotros un fallido puede darse cuando existe fracaso técnico, incluso menor que ciertas entidades bancarias. El porcentaje de fallidos no alcanza ni siquiera el 20 por ciento, cifra que es extremadamente baja, teniendo en cuenta que asumimos el fracaso técnico de los proyectos, de tal manera que cuando así ocurre no intentamos retornar el dinero prestado. Esta cantidad digo que es relativamente baja por la experiencia y por la contrastación que con otros organismos similares al CDETI poseemos como promedios existentes en Europa. Por ejemplo, nuestros colegas franceses, que tienen una actividad similar a la nuestra, tienen un porcentaje de fallidos casi el doble del que nosotros poseemos. Antes le decía que el mérito procede de la necesidad la cual, como ha quedado claramente manifestada, procede del hecho de que gracias a los recursos que obtenemos de los retornos financieros, podamos financiar en los siguientes años gran parte de proyectos.

En cuanto a si nos quedan proyectos por financiar, le diría que, aproximadamente, de cada diez proyectos que se nos presentan, probablemente una tercera parte nunca podrían denominarse proyectos, sino peticiones que no alcanzan a tener una estructura ni siquiera de proyectos, y quedan descalificados en un análisis muy somero de los mismos.

Otra tercera parte son peticiones que podrían alcanzar la categoría de proyectos si se realizaran unas inversiones complementarias, si se estructuraran de mejor medida, si gozaran de todo un equilibrio técnico, económico y financiero adecuados. Algunos de ellos se convierten en proyectos y otros quedan rechazados. El resto, la otra tercera parte, aproximadamente, es la que financiamos. Quiere decirse que recibimos unas mil peticiones al año y satisfacemos aproximadamente la tercera parte. Pero sí le debo indicar que una de las normas que tenemos en el CDETI desde hace bastantes años es que ningún proyecto con interés quede sin ser financiado. También tenemos muy claro que ningún proyecto que positivamente sabemos que no es viable pueda ser financiado. Por eso, como decía antes, dependemos en gran medida de los retornos financieros de los proyectos que hemos financiado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna observación? (**Asentimiento**.)

El señor Garriga tiene la palabra.

El señor **GARRIGA POLLEDO**: Quisiera agradecerle la prolijidad de su respuesta, que creo que ha cumplido todas las peticiones de información que le había hecho.

Simplemente, al hilo de su respuesta, se nos ocurren nuevas peticiones de información que sería interesante recibir. ¿Cuáles son las empresas que consiguen los retornos, tanto referidos al Cern como a la Agencia Es-

pacial Europea? ¿Cuáles son las listas de empresas españolas que han obtenido esos contratos?

En lo que se refiere a la primera de las participaciones, es decir, la del laboratorio europeo para la física de partículas, ¿sigue todavía pendiente, aunque esté suspendida de momento la aportación española a este laboratorio, la partida de 5.900 millones de pesetas que tiene usted presupuestada para 1993? ¿Debemos suponer que esa aportación se mantiene?

También nos gustaría oír alguna explicación de por qué se obtiene una tasa de retorno tan sumamente baja, en el caso del laboratorio europeo de la física de partículas, para la industria española. Suponemos que ésta es una industria de altísima tecnología y, en cualquier caso, quisiéramos oír del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial las razones por las cuales la industria española de este sector no alcanza a cubrir los requerimientos necesarios para conseguir estos contratos.

Por otra parte, en lo que se refiere a la Agencia Espacial Europea, usted dice que los retornos alcanzan el punto de justo retorno. Le pido una valoración desde su centro. El coste de oportunidad de los recursos que ustedes invierten a la hora de dar esas aportaciones a la Agencia Espacial Europea, ¿justifica, tomando como base los retornos recibidos, esta aportación? ¿Cree que sería mejorable? ¿Se produce un cierto efecto multiplicador suficiente o no se produce?

Y, por último, con la venia del señor Presidente, nuestra opinión es que si ustedes financian uno de cada tres proyectos, que viene a significar mil proyectos presentados debidamente por la empresa española solicitante de su ayuda, ¿no cree que uno de cada tres es poca cantidad en cuanto a los proyectos recibidos? ¿No cree que posiblemente esto sea debido a poca publicidad del CDETI y que hay pocas empresas españolas que realmente llegan a ser conscientes de la posibilidad de que les financien un proyecto de desarrollo tecnológico?

Espero que el resto de la información nos sea remitida por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Le había concedido la palabra para un turno de aclaraciones, pero ha hecho una segunda intervención.

Tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas, con la máxima brevedad, el señor Arnés.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO PARA EL DESARROLLO TECNOLÓGICO E INDUSTRIAL** (Arnés Corellano): Con mucho gusto les pasaremos la lista de empresas que obtienen retornos, tanto del Cern como de la Agencia.

Si me pregunta si se mantiene la aportación al Cern, tengo que decirle que, si de hecho España sigue perteneciendo al Cern, debe mantenerse la aportación. También le tengo que decir que en estos momentos se está negociando, al igual que están haciendo otros países, la aportación española. De ahí que motivos de prudencia aconsejen en estos momentos dejar este tema apar-

cado en cuanto a la aportación, es decir si son 5.900 o son menos, puesto que existen negociaciones encaminadas a la reducción de la contribución española a este organismo, como otros países se están planteando en estos momentos en el Cern. Incluso se está planteando una reducción del presupuesto total del Cern en todos los países, e incluso del propio organismo.

¿Por qué es tan bajo el retorno, pregunta S. S.? Es bajo porque los equipos que en esta fase de evolución del Cern se requieren son muy sofisticados, de tal manera que el competir en plazos, en calidad y en precio se hace muy difícil desde ciertas posiciones españolas. De ahí que, teniendo en cuenta, primero, la escasa tradición que nuestro sector industrial posee de competir en el exterior, se unan en este caso unas licitaciones muy ajustadas, que impiden en una gran cantidad de casos, obtener un retorno equivalente a nuestra contribución.

Por otra parte, la cercanía geográfica no es un factor ajeno en este caso a la obtención de retornos.

Su señoría hablaba del coste de oportunidad y preguntaba si se alcanza el justo retorno en la AESA. Le comentaba al principio que la participación española en el Cern no tiene nada que ver con la participación española en la Agencia. La participación de cualquier país en la Agencia contempla el justo retorno, medido éste no sólo en términos cuantitativos sino también cualitativos. Yo le podría decir que es uno de los programas más satisfactorios de los que puede tener en su gestión o en su vida diaria alguien que esté trabajando en el ámbito de la tecnología, puesto que el efecto arrastre que tienen las tecnologías que se desarrollan en materia espacial, la posibilidad de satisfacer demandas internas, fruto del desarrollo de esas tecnologías, el nivel de responsabilidad que en algunos casos está alcanzando nuestro sector justifica totalmente una actuación importante en este ámbito.

Respecto a la última pregunta sobre si la tercera parte de los proyectos o de las peticiones son atendidas y si eso supone que existe poca difusión, probablemente no me haya expresado con suficiente claridad al responder a la pregunta que similarmente ha formulado anteriormente. No se trata de que financemos una tercera parte de los proyectos, una tercera parte de las peticiones. Algunas de ellas nunca llegan a ser proyectos; son peticiones formuladas por las empresas. Otra tercera parte son embriones de proyectos, pero nunca tal cual pueden ser valoradas positivamente, puesto que carecen del suficiente equilibrio tecnológico, económico y financiero y la suficiente viabilidad como para que ese proyecto sea financiado. Únicamente la otra tercera parte es la que, reuniendo esas condiciones, en algún caso después de un proceso iterativo entre las empresas y el CDTI, se llega realmente a financiar. Existe suficiente difusión en el sector industrial entre el colectivo innovador, entre el colectivo que de hecho puede acceder a las fuentes financieras típicas del I+D, aunque obviamente a diario debemos tener un comportamiento frente al sector industrial como si de clien-

tes del propio CDTI se tratara, y en muchos casos esa actitud de difusión de las posibilidades de financiación que ofrece nuestro centro la realizamos periódicamente y con toda la intensidad que requiera el momento.

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA INDUSTRIAL. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001860)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente comparecencia: de don José Méndez Alvarez, Director General del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa Industrial.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Popular, y para plantear las cuestiones a este respecto tiene la palabra el señor Garriga.

El señor **GARRIGA POLLEDO**: Muchas gracias al Director del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa por su comparecencia esta tarde.

Al igual que en la anterior comparecencia, el Grupo Popular pretende, aparte de tener una mayor concreción presupuestaria de algunos datos que figuran en la memoria explicativa, valorar en cierta manera el trabajo, el impacto que su propia existencia tiene en la competitividad industrial la empresa española de cara al mercado único. Como creo que estaba usted presente cuando le hice esta misma reflexión al Director General del CDTI, en este caso no ha lugar a que profundice más. Sí le pido que en su contestación valore hasta qué punto desde su Instituto creen ustedes que están contribuyendo a la competitividad industrial exterior de la empresa española.

En cuanto a los temas estrictamente presupuestarios de su Instituto, quisiéramos saber, en primer lugar, porque no nos ha quedado claro en la memoria explicativa, la parte del presupuesto que ustedes están dedicando a cursos de formación y la valoración que hacen en este Instituto de la tarea de los cursos de formación. Es posible que la suma de las partidas que nosotros creemos que se están dedicando a cursos sea un poco excesiva en contraposición con otras actividades del Instituto que consideramos que podrían tener un impacto directo y más rápido en el fomento de la competitividad de la pequeña y mediana empresa y su preparación para el reto internacional. Resumiendo, deseáramos que nos detallara las partidas que en 1993 ustedes van a dedicar a cursos de formación.

En el capítulo siete, transferencias de capital, se plantea una reducción, ciertamente brutal, del dinero que ustedes destinaban a comunidades autónomas. Creemos que las comunidades autónomas con competencias en industria van a tener muy poco apoyo de su Instituto para el fomento y protección de la pequeña y mediana empresa. ¿Obedece esto a que las competen-

cias que estas comunidades autónomas tienen en materia de industria van a tener nuevas formas de financiación que no sea la del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa, o es que realmente se ha procedido al recorte presupuestario de la manera más brutal posible, es decir, dividiendo por ocho la aportación que se daba a estas comunidades autónomas? Si así fuera, nos gustaría saber qué relación y qué impacto va a tener en la competitividad de estas empresas radicadas en cada comunidad autónoma.

Nos gustaría que nos detallara en el capítulo ocho los cien millones de pesetas de adquisición de acciones fuera del sector público. Este punto necesitará una cierta explicación por su parte dado que en la memoria figura de una manera un tanto oscura.

En general, en el conjunto del programa observamos una disminución del 21 por ciento en transferencias de capital y un 23 por ciento en el caso de transferencias a empresas privadas. Estas transferencias, con esa disminución que en total se elevan a 1.617 millones de pesetas, dados los gastos de promoción en otros ámbitos de la industria española, son extremadamente pobres y muy pequeñas.

¿Consideran desde el Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa que a través de esta dotación presupuestaria están ustedes contribuyendo al apoyo y la defensa de la pequeña y mediana empresa de cara a 1993? ¿O realmente son ustedes conscientes de que las ayudas que recibe la PYME a través de la Administración son escasas y, en absoluto, comparables a las medidas que, por ejemplo, se dotaron el año pasado, sin ir más lejos, por un competidor directo de la PYME española, como es la francesa, medidas con las que no encontramos una correlación directa en España, por lo menos a través de su propio Instituto? ¿Qué valoración harían ustedes de su corto presupuesto y de los recortes que, desgraciadamente, vemos que se tienen que efectuar en el mismo?

Con esto nos daremos por satisfechos.

El señor **PRESIDENTE**: Don José Méndez Alvarez, Director General del INPI tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA INDUSTRIAL** (Méndez Alvarez): Como ha hecho el Director General del CDTI, voy a tratar de contestar globalmente a las preguntas que me ha formulado, porque algunas de ellas convergen en un mismo núcleo. La primera pregunta requería un poco más de concreción dentro de los programas que está realizando el INPI, y una valoración sobre el impacto competitivo que podía tener sobre la pequeña y mediana empresa. Sobre esto podíamos aclarar un par de puntos que serían importantes y que posiblemente respondiesen, también en parte, a las inquietudes que se manifiestan en el resto de las preguntas.

En principio, y además por imperativos de ayudas públicas, con arreglo a lo que establece el artículo 92.3

del Tratado de Roma, evidentemente las ayudas empresariales se configuran y se proyectan hacia la pequeña y la mediana empresa. De ahí que la labor de ayuda a la competitividad que se promueve desde el Ministerio de Industria fundamentalmente esté proyectada hacia este colectivo empresarial, que supone el 97 por ciento de los establecimientos industriales de España. Existen una serie de actuaciones más concretas que se realizan a través del INPI, algunas de ellas gestionando programas del propio Ministerio. En su mayoría se refieren a programas horizontales, es decir, a programas de cooperación empresarial, adaptación de la empresa al mercado único, etcétera, que están radicados en otros centros directivos, y, sin embargo, tienen una gestión, bien directa o indirecta, a través del INPI, o, en su caso, una gestión de avance antes de que se produzca la entrada del órgano gestor.

En cuanto al impacto competitivo, creemos que cualquier merma presupuestaria, cuando una actuación está bien planificada, disminuiría la competitividad. En este caso, creemos que la diversificación y la racionalización de las actuaciones harán que esta potencial merma de competitividad no sea tal.

Querría referirme a cómo se reparten las ayudas, porque era otra de las preguntas que S. S. nos había realizado, y quizá ayudará a conocer cuál es la estructura presupuestaria del INPI. En principio, tenemos cuatro ejes de actuación: la información empresarial, la financiación empresarial, la cooperación interempresarial y la innovación empresarial. Evidentemente, en algunas de estas actuaciones se actúa coordinadamente con planes del Ministerio; en otras, se actúa exclusivamente con recursos propios del Instituto.

La información empresarial es un tema focalizado en el INPI. Con estos presupuestos, que normalmente no han sido expansivos en las etapas anteriores, y tampoco lo son este año, hemos conseguido producir nuevas bases de datos en lo que se refiere a información vía bases de datos; y en lo que se refiere a información personalizada, estamos potenciando para el año que viene la expansión tanto de los centros europeos de información empresarial y las euroventanillas, como de la información personalizada a través del teléfono 900.

Por otra parte, en cuanto a financiación empresarial, hay que pensar que son dos tipos de actuaciones fundamentales las que se realizan aquí: el acceso al crédito de las empresas (hoy por hoy, aunque el INPI en sus inicios participaba en la mayoría de las sociedades de garantía recíproca establecidas a nivel regional, ha venido siendo sustituido por las administraciones que realmente deben cumplir esa función, que son las instituciones autonómicas) y, por otra parte, lo que se refiere a financiación de capital, es decir, de recursos propios, que se enmarca dentro de las actuaciones de capital-riesgo. En el primero de ellos, la función del INPI se enmarca fundamentalmente en la política normalizadora del reafinanzamiento, es decir, del segundo aval, puesto que para el primer aval las comunidades autónomas, junto con otros organismos,

como son las cajas de ahorros y otras entidades financieras, están desempeñando esta labor cumplidamente. Por otra parte, en lo que se refiere al capital-riesgo, el sector privado está experimentando una expansión bastante fuerte en cuanto al segmento de capital-desarrollo, mientras que el INPI se está concentrando en actuaciones como capital de arranque y capital-semilla, donde la concurrencia de carácter privado, debido a su alto riesgo, no se presenta.

En lo que se refiere a la cooperación interempresarial, estamos hablando de actuaciones que están dentro del presupuesto del INPI en una pequeña parte, como son los estudios dentro de la cooperación llamada a nivel local, es decir, en ámbitos productivos locales, que se van a realizar a través de toda la geografía española, es decir, en las zonas donde realmente hay unas especializaciones suficientemente competitivas como para estudiar la potencial ubicación de infraestructuras tecnológicas y servicios externos empresariales. En cuanto al ámbito transregional, es decir, a la cooperación interempresarial que agrupa lo que es ensamblaje de «know how», esto es, de activos y de intangibles interempresariales repartidos de forma espacial, se hará mayor uso del programa de cooperación interempresarial del Ministerio de Industria, cuyos créditos radican en la Subsecretaría, y para el fomento de la subcontratación, sin embargo, se hará uso del presupuesto del INPI.

En el apartado de innovación empresarial, se trabaja coordinadamente con otros centros directivos del Ministerio de Industria, y la labor del INPI en este caso es la de «broker» de proyectos, tanto para el retorno en proyectos de tipo «straight» como en proyectos «sprint», así como el programa Euromanagement de la Comunidad Económica Europea. Para ello, el INPI tiene asumida una función que no revierte excesivamente dentro de los presupuestos, puesto que está realizando labores de motivación y de lanzamiento de entidades colaboradoras, así como de entidades intermedias, como son consultorías, institutos tecnológicos o centros europeos de empresa, que teóricamente puedan abordar la captura y la información a los empresarios de este tipo de proyectos, a fin de conseguir unos mayores retornos europeos.

En cuanto a la formación, creo recordar que se nos señalaba como una dotación excesiva. Pienso que no debemos estar muy de acuerdo con esos debates, puesto que lo que es estrictamente formación teóricamente lo realiza el INPI a través de la Escuela de Organización Industrial mediante un convenio bilateral que establecemos la mayoría de los años en cada ejercicio, y no creo que sobrepase los 20 ó 30 millones, aunque le puedo detallar exactamente por escrito las cifras dedicadas a esta actividad.

Sobre el capítulo séptimo, de transferencias de capital a comunidades autónomas, el desarrollo de las relaciones entre los diferentes organismos de las comunidades autónomas y la Administración central ha dado lugar a una proliferación de nuevos agentes,

a un mayor dinamismo de la política emanada de las propias regiones, de manera que lo que se venía haciendo en este contexto se ha quedado prácticamente obsoleto. De esta manera, sí que revierten recursos a las comunidades autónomas a través de otros instrumentos más objetivos y en la mayoría de los planes horizontales que se contemplan dentro del ámbito de actuación, tanto del INPI como del propio Ministerio, y que tienen alguna cogestión particular en la que el INPI esté involucrado, se trasladan, vía convenio con las comunidades autónomas, importantes recursos. Como ejemplo, le puedo citar que con el Imade en Madrid —que lo tengo ahora mismo en la cabeza— normalmente se transfieren cien millones de pesetas, y existen fórmulas de convenir bastante originales, puesto que el Imade aporta otros cien. En este caso sería en el programa de cooperación, pero tenemos otras muchas fórmulas de convenio como las que potencialmente pueden existir en el campo del diseño y las que ya existen en el campo del programa de adaptación de la empresa española al mercado único.

En cuanto al capítulo séptimo, donde tenemos consignada una cifra de 102 millones de pesetas para la adquisición de acciones fuera del sector público, este capítulo se viene aplicando tradicionalmente a la creación de sociedades en promociones y actuaciones de carácter colectivo. En este caso, tenemos sobre la mesa dos tipos de actuaciones: las ya señaladas del relanzamiento y apoyo a sociedades de capital-semilla o actuaciones de tomas de participación en entidades de capital-riesgo de carácter regional, y asimismo una reforma o potenciación en este caso del reafianzamiento, procurando que tanto una posible ampliación de capital como la creación de una nueva sociedad —que puede ser uno de los proyectos que existan sobre la mesa— nos lleven a una mejora tanto de la liquidez de las sociedades de primer aval como de la solvencia de éstas.

Por último, en cuanto a las medidas que se estaban implementando en Francia y las que se han venido implementando en España, constatamos con nuestros colegas franceses que seguimos caminos bastante similares. Lo que ocurre es que es muy posible que, dentro de la consignación de los créditos, si nos fijamos exclusivamente en el INPI, la disposición administrativa de los organismos franceses homólogos sea diferente de la disposición administrativa o el enclavamiento, las encomendaciones de gestión que tenemos de otros programas del propio Ministerio; posiblemente haya una cierta falta de paralelismo que redundará, en definitiva, en la misma eficacia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna aclaración? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Garriga.

El señor **GARRIGA POLLEDO**: Nos consideramos satisfechos por las contestaciones dadas por el señor director general. Nosotros no creemos en este

paralelismo, y analizando una por una todas las partidas presupuestarias de ayuda a la pequeña y mediana empresa en el caso francés y en el caso español no salen las cuentas. Esto no es responsabilidad suya, ya que es gestor del Instituto, pero en lo que se refiere a promoción de política industrial de la pequeña y mediana empresa, no existe ese paralelismo.

Una cosa sí nos gustaría que nos valorara, y con esto termino para no abusar de la paciencia del señor Presidente, y es si no entiende que se crea mucho organismo intermedio, mucho convenio con otra administración, cuando posiblemente por criterios de optimización de los recursos es mucho más sencillo y normalmente produce un efecto multiplicador mucho más rápido la acción directa y no la política que se está creando desde el propio Ministerio de integración horizontal, de crear centros de empresas, intermediarios de asesoramiento para posteriormente dar lugar éstos a nuevas empresas. ¿No es más recomendable, en este caso, la promoción directa del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa sin contar con tanto intermediario o tanto organismo intermedio?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Director General del INPI.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA INDUSTRIAL** (Méndez Álvarez): En cuanto a la intermediación, existen muchas teorías al respecto. Sin embargo, si nos atenemos a lo que es política comunitaria, nos debemos dar cuenta que la mayoría de los países miembros llevan un tipo de política muy parecida. Es en la intermediación donde no hay posibilidad de estar cerca de los hechos. Pienso que el INPI tiene una serie de actuaciones que no están intermediadas; todo lo que es la información empresarial, aunque existan una serie de redes. Incluso el propio Instituto se constituye en alguno de los nodos de esta red europea, como es el caso de lo que son las euroventanillas, donde uno de los miembros es al mismo tiempo el Centro Europeo de Información Empresarial.

La construcción europea se hace a partir de redes. En las pequeñas y medianas empresas es muy difícil llegar a su cercanía y distribuir con eficiencia recursos si no existen intermediarios, sobre todo en el ámbito del traslado de la información y el asesoramiento a las empresas, que normalmente no saben que existen programas en Bruselas y el procurar retornos de pequeñas y diminutas empresas que están esparcidas por todo el territorio nacional.

Sin embargo, sí existen algunas de las parcelas del INPI, yo diría que más del 50 por ciento, que mantienen la gestión directa. Nos estamos moviendo en ese equilibrio, y el hecho de que su funcionalidad se establezca dentro de lo que es intermediación nos viene dado dentro de la construcción del Estado Europeo y así está diseñado desde Bruselas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Méndez, por la información que nos ha suministrado.

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 212/001827), GRUPO DEL CDS (Número de expediente 212/001927), GRUPO VASCO PNV (Número de expediente 212/002002) Y GRUPO MIXTO (Números de expedientes 212/001885 y 212/002030)**

El señor **PRESIDENTE**: Comparece el señor Abejón, Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, por el Grupo del CDS, por el Grupo Vasco (PNV) y por el Grupo Mixto.

Para intervenir, en nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, el Grupo Popular valora y agradece su presencia esta tarde y la información que nos va a dar relacionada con los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año.

Yendo a temas concretos, en el de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas se aprecia un importante aumento en la consignación de más del 30 por ciento. En relación a este incremento notable, queríamos hacer algunas observaciones que pueden tener valor a la hora de formular nuestras enmiendas a los presupuestos.

A lo largo de los últimos meses se ha debatido la procedencia de dar la solución adecuada al problema que tiene planteado el aeropuerto de Madrid-Barajas. Una de las soluciones era la ampliación del propio aeropuerto, que parece ser que es la que ha adoptado el Gobierno; pero en todo momento se dijo que tenía algunas deficiencias, como podía ser la proliferación de nieblas en ese área, una cercanía de cotas altas en la zona norte, y estar cercana a una zona poblada de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, incluso la parte norte de la ciudad de Madrid. Ahí está recientemente lo sucedido en el caso de Amsterdam. Sin embargo, la solución que parece que se ha adoptado es ésta.

Otra salida era hacer un aeropuerto de nueva planta en un sitio llano y expeditivo. Se habló incluso de Seseña. Esta solución indudablemente era la mejor, pero como todo lo mejor era la más cara. Había una solución intermedia que era adaptar las instalaciones de Torrejón. Esta solución no es óptima, pero reunía una serie de condiciones de manera que el contrapeso de ventajas e inconvenientes hubiera sido seguramente el más deseable, aunque tenía el defecto desde un ángulo, desde la ciudad de Madrid, capital del Estado, de que estaba embarcada en otro término municipal.

Ante estos hechos mi pregunta concreta, con vistas

al debate presupuestario, es si esta decisión de ir a incrementar Barajas es ya irreversible e inamovible o, a la vista de todas estas cuestiones que me he limitado a esbozarle ligeramente, es posible una reconsideración de este asunto.

En relación con las posibles acciones de AENA, con vistas al futuro proyecto de presupuestos, no es la primera vez que este Diputado ha tenido iniciativas parlamentarias con esos asuntos; incluso recientemente el propio Gobierno me acaba de remitir un programa de actuación de futuro del organismo en la materia. Quisiera centrar mis preguntas de acuerdo con las ideas que el Gobierno nos ha trasladado hace poco.

El Gobierno las separa en dos grandes grupos. Uno, aumento de las capacidades de los aeropuertos, y otro, medidas operativas y comerciales, que voy a distinguir.

En el caso primero, las partidas que van a ocupar las acciones más importantes en el próximo presupuesto y en los siguientes van a ser en muy pocos aeropuertos. El de Madrid-Barajas, en Palma, Gran Canaria, Tenerife y Bilbao. En el caso de Madrid-Barajas, cito las partidas puesto que quisiera saber cómo le afectan los presupuestos. Sería la zona modular de carga, aparcamiento de vehículos, plataforma de estacionamiento de aeronaves, pista de vuelo, calles de rodaje, edificio terminal, urbanización y expropiaciones. En el caso de Palma, desarrollo de la zona industrial, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, nuevo edificio terminal, adaptación de la central eléctrica y la calle de rodaje y de salida rápida. En el caso del Aeropuerto de Gran Canaria, sobre todo la partida de ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, ampliación del edificio terminal y otra serie de partidas. En Tenerife, también la terminal de carga, otras varias partidas y nuevo edificio terminal en el aeropuerto norte. En Bilbao, nuevo edificio terminal, torre de control, nueva plataforma, con la expropiación de terrenos. Aparte de estas partidas, que nos gustaría conocer cómo las trata el proyecto de presupuestos, también queríamos conocer en qué medida se atiende por el presupuesto a las partidas de mantenimiento de estos aeropuertos, con el fin de mantenerlos en un estado óptimo de utilización.

Esto, respecto a los aeropuertos que el Gobierno estima como prioritarios a la hora de selección de inversiones, pero nos gustaría conocer qué es lo que ocurre con el resto de aeropuertos del país, por ejemplo el de Zaragoza, cuál es el programa del Gobierno respecto a estos aeropuertos que no aparecen en las propuestas que el Gobierno nos envía.

La otra partida es de medidas operativas y comerciales. Una de ellas la hemos debatido aquí con el propio Presidente de Iberia, a quien le preocupan tremendamente los servicios de asistencia en tierra, el «handling». Vemos que por parte del Gobierno, en el caso del «handling» de la aviación general, existe el proyecto de hacer un concurso separado para esta cuestión. Por lo visto, va a ser un concurso único y no se va a conceder en régimen de no exclusividad. Según se

nos informa, será por siete años y también se nos dice que la concesión para la prestación de este servicio en los aeropuertos nacionales se hará este año y el siguiente. ¿Cómo tratan este tema los Presupuestos Generales del Estado?

Dentro de este epígrafe, también nos preocupa la calidad de los servicios de los aeropuertos, sobre todo en cuanto a su volumen de pasajeros anuales, que es importante, que ha revelado hasta la fecha una falta de coordinación de unos servicios con otros. Habría que ver si esta falta de coordinación del complejo mundo de los aeropuertos, por lo menos de los más importantes, la aborda la ley de leyes, que son los Presupuestos Generales del Estado, en este caso para 1993.

En cuanto a la actividad comercial, que también es importante por la forma en que complementa y cierra todo el ciclo, se nos han dicho por el Gobierno los aspectos más importantes a considerar en el futuro con los que estamos de acuerdo, dentro de aquellos que debieron formar parte del Plan General de Aeropuertos; Plan General de Aeropuertos sobre el que esta Cámara, a pesar de que lo ha reclamado, no ha conseguido todavía ser informada, por lo que estoy utilizando estos documentos como sustitutivos del Plan de aeropuertos. Nos interesan las partidas siguientes: aumento de las superficies disponibles para concesiones comerciales, en el tema de la actividad comercial; impulso al control de las concesiones, estableciendo niveles de prestación de servicios; realización de encuestas de estos servicios y la diversificación de la actividad comercial. Hemos visto que se ha venido haciendo algo de todo esto en tres aeropuertos fundamentalmente, el de Barcelona, el de Málaga y el de Jerez, supongo que motivado por los eventos que acabamos de celebrar con motivo de las Olimpiadas y de la Expo. Mi pregunta es si, una vez superada la fecha de esas efemérides, este tipo de actividad comercial se va a hacer extensiva a otros aeropuertos.

Para terminar, señor Presidente, nosotros entendemos que el nivel de ejecución de los presupuestos en vigor es clave fundamental para enfocar los siguientes y, en nuestro caso, para redactar las enmiendas, que deben estar basadas en el nivel de ejecución. Sobre este nivel de ejecución, nos ha preocupado el siguiente hecho. En el programa 515-B, explotación del sistema de circulación aérea, en el capítulo 6, inversiones, el porcentaje de cálculo referido al 30 de junio de este año, o sea, el primer semestre, era del 18,7 por ciento, pero en el capítulo 7, del 0 por ciento. ¿Nos podría dar una justificación de este hecho? ¿Por qué ha sido así? Se trata, además, de un programa que, de unos créditos iniciales de 4.817 millones, se pasó a unos créditos totales de 18.110 millones de pesetas, lo que supone un incremento de nada menos que del 275 por ciento. Esto es importante porque si estamos debatiendo unos presupuestos donde hay partidas que luego se incrementan el 275 por ciento, insistimos una vez más en que estamos aprobando una carta blanca al Gobierno y de poco vale este control o debate porque no tiene

objetivo ninguno. ¿Podría darnos una explicación de este hecho y decirnos si en el proyecto de ley que empecemos a debatir ahora, esta falta de previsión o este desviarse tanto de las normas de aprobación va a permanecer o si hay alguna medida para mantenerse fiel a lo que se ha proyectado en la ley que ahora estudiamos?

Esto es todo por el momento, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias al señor Abejón por su comparecencia.

Querríamos conocer algunas cuestiones en relación con el presupuesto para el año que viene que afectan al ente público que usted preside.

La primera cuestión que le planteamos es la siguiente. Según hemos conocido a lo largo de las comparecencias de los altos cargos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, respecto a las inversiones en materia de infraestructura, las grandes infraestructuras del transporte, han estado localizadas por circunstancias territoriales, también por eventos que han ocurrido en el año 1992, así como por decisiones políticas, esencialmente en Barcelona, Sevilla y Madrid. En cuanto a los aeropuertos, ha sido así en el caso de Barcelona, lo ha sido también en el de Sevilla, no así en el de Madrid, por lo que ya ha sido requerido por el señor Camisón. Querríamos conocer cuáles van a ser las inversiones del futuro respecto a estas grandes ciudades que recogen el tráfico aéreo en su mayor cantidad. Es decir, qué ocurre en el caso de Bilbao, de Valencia-Alicante y qué ocurre con las grandes infraestructuras aeroportuarias turísticas, Canarias y Mallorca esencialmente.

En segundo lugar, a raíz de la intervención del Subsecretario del Ministerio, se nos dijo que el Ente Pública Aeropuertos Nacionales crecía en sus competencias en la medida en que disminuían las competencias de la Dirección General de Aviación Civil, de la que tomaba algunas. En ese sentido, en el programa previsto para la Dirección General de Aviación Civil hay dos objetivos. Uno es la actualización de los planes directores de veinte aeropuertos. Me gustaría saber en qué consiste este objetivo; respecto a la descripción numérica y la identificación de esos veinte, nos gustaría que nos remitiera los veinte planes directores a que se refiere. En segundo lugar, qué inversiones piensa realizar el Ente Pública Aeropuertos Nacionales en el próximo año para el llamado plan nacional de servidumbres aéreas y si se encuentran con algún obstáculo especial, a la hora de expropiar en cualquier sentido, para la ampliación o para cualquier otro tipo de servicios complementarios de aeropuertos en España.

Finalmente, querría hacerle una pregunta puntual relativa a Gran Canaria, la isla de La Gomera. ¿Hay alguna previsión respecto al aeropuerto de La Gomera?

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

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Quiero agradecer al Presidente del Ente Público Aeropuertos Nacionales las explicaciones que está dando a la Comisión.

A nuestro Grupo le interesaría conocer las previsiones del ente público respecto a las siguientes cuestiones.

Ya veo que hace gracia mi apellido, por lo complejo que es y la Mesa está atendiendo más a mi apellido que a mí.

El señor **PRESIDENTE**: Tendría que buscar una simplificación. **(Risas.)**

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Lo que pasa es que cada uno es como es.

El señor **PRESIDENTE**: Y, además, tiene todo su derecho.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Entonces, ninguna simplificación.

El señor **PRESIDENTE**: Derecho que respetamos, por supuesto, en esta Comisión y en la Mesa.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Es la idiosincrasia de cada uno. **(Risas.)**

Sigue haciendo gracia el apellido, pero no vamos a insistir más en ello. La compañera también lo conoce. Es cuestión de que uno lo lea bien y verdaderamente no es de difícil pronunciación. Al principio sí llama la atención, pero luego se puede leer perfectamente.

Dejando de lado este «impasse», señor Presidente, nuestro Grupo estaría interesado en conocer las inversiones en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el siguiente orden. En primer lugar, respecto al aeropuerto de San Sebastián, ubicado en el municipio de Hondarribia, queremos saber las previsiones del ente para inversiones que permitan la utilización nocturna del aeropuerto. De forma que pueda servir para un nuevo servicio de comunicación de tal aeropuerto. En este momento el aeropuerto no puede ser utilizado más que de día y queríamos saber si hay alguna previsión de mejora y de inversión en ese sentido.

En segundo lugar, respecto al mismo aeropuerto de Hondarribia, queríamos saber las previsiones que tiene el ente público para la mejora de la atención comercial que presta Aviaco, tanto respecto a la atención directa al usuario como en el tema de horarios, aspecto sobre el que existen quejas. Queremos saber si existen previsiones presupuestarias para la mejora del servicio de atención.

Respecto al aeropuerto de Sondica, sabe el señor Presidente que tras los acuerdos institucionales del año

1989 entre la Administración central y la Comunidad Autónoma se ha venido trabajando por el establecimiento de una nueva terminal en el aeropuerto de Sondica. Con posterioridad, la Administración Central ha procedido a una reconsideración del proyecto inicial y se está trabajando en otro proyecto, según la información que nosotros tenemos. Queremos saber la partida presupuestaria que el ente público tiene para la construcción de la nueva terminal del aeropuerto de Sondica, en Bilbao.

Por último, si existe alguna previsión respecto al aeropuerto de Foronda, en Vitoria. Sé que en estos momentos se están realizando obras de mejora del mismo, me imagino que con carácter plurianual. Quisiera que nos diera una información sobre las previsiones que tienen para el relanzamiento de este aeropuerto.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Como miembro de un partido como el mío, nacionalista, lógicamente, voy a centrar mi intervención en su ámbito de actuación. Yo comprendo que quizá sea un poco aburrido para el señor Presidente que cada uno haga su propia reivindicación, pero la verdad es que para eso nos eligen y para eso estamos aquí.

Me voy a centrar fundamentalmente en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana. Quiero llamar la atención sobre algo recientemente ocurrido. Con motivo de la catástrofe de Amsterdam, un piloto, creo que era el Presidente de la Asociación de Pilotos, dijo en televisión que el aeropuerto de Valencia era el más peligroso de España, refiriéndose a la proximidad de edificios, fábricas, etcétera, alrededor del aeropuerto.

Lo cierto es que este aeropuerto es nuevo, se construyó hace unos años, pero la impresión que da —no digo que sea, pero es la impresión que da— es que se hizo nuevo, se entregaron las llaves y nunca más se supo. El nivel de mantenimiento es muy bajo, las condiciones del aeropuerto han empeorado muchísimo en cuanto a vistosidad, en cuanto a confort, no digo limpieza, pero incluso los techos de paneles aislantes se caen. En fin, no está en condiciones. y ahí viene mi pregunta concreta, relacionada, por supuesto, señor Presidente, con los presupuestos de 1993.

Quisiera, si es posible, que o bien ahora o bien por escrito me facilitara un listado del mantenimiento de los distintos aeropuertos españoles, o sea, la cantidad que se prevé para 1993 para el mantenimiento de los aeropuertos. Concretamente en el de Valencia, el año pasado había una cantidad destinada casi toda ella a pagar atrasos y la cantidad que quedaba para mantenimiento el año pasado era muy pequeña. Por tanto, quiero saber qué previsiones hay para 1993 en cuanto a mantenimiento.

El segundo tema también está relacionado con el aeropuerto de Valencia y con el aeropuerto de El Altet, como de alguna manera ya ha dicho el señor

Martínez-Campillo. Me refiero a los planes de futuro relacionados con 1993 y si hay algún plan plurianual de ampliación o de mejora del aeropuerto y de posible utilización de la parte que corresponde a la base aérea, que parece que está, si no en total desuso, en bastante desuso. No lo puedo asegurar porque no entro en cuestiones militares, pero la verdad es que la utilización de algunas pistas es, en todo caso, mínima.

Tenía el encargo de otro miembro del Grupo Mixto de hablar de los aeropuertos vascos. Como lo ha hecho con mucho detenimiento el representante del Partido Nacionalista Vasco, yo creo que con esto me doy por satisfecho, si la contestación es adecuada.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Abejón tiene la palabra para responder a las cuestiones que se han planteado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Como siempre, la comparecencia ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, a la que tuve el honor de pertenecer hace algunas legislaturas, es para mí un motivo de grato recuerdo y de satisfacción. Comprendo perfectamente las preocupaciones de los señores Diputados, no sólo por los intereses generales, sino, por supuesto, por los de sus circunscripciones. Trataré de contestar con cierta precisión.

Si la Presidencia me lo permite, me gustaría hacer una observación previa ligada con dos o tres expresiones que he oído: planes plurianuales, partidas presupuestarias, carácter irreversible de algunas de las decisiones, al que ha aludido don Felipe Camisón. Me atrevería a recordar a SS. SS. que, por supuesto, nada es irreversible para el Parlamento y que las decisiones de SS. SS. pueden tener consecuencias importantes sobre el Gobierno y éste transmitirlas al Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, que no es más que una de las agencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la gestión aeroportuaria.

Me gustaría también recordar a SS. SS., como su estudio de los aeropuertos generales del Estado y, por supuesto, del PAIF de AENA habrá puesto de manifiesto, que AENA no tiene ningún recurso ni goza de ninguna subvención de los presupuestos generales. Es decir, que todo el dinero que maneja Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea procede de los usuarios, bien de los usuarios de los aeropuertos —que, por supuesto, pagan a las compañías aéreas y éstas pagan a Aeropuertos Españoles— o bien de los usuarios del espacio aéreo, que por el mecanismo de eurocontrol abonan también las tasas. Por tanto, quiere decirse que cuando hablamos de partidas presupuestarias nos estamos refiriendo a previsiones de gasto o previsiones de inversión que un ente que tiene un funcionamiento claramente empresarial y muy bien pudiera suceder que fueran desbordadas por la realidad, en positivo o en negativo, porque tuviéramos más ingresos y nece-

sidades de atender a más actividades y, por tanto, tuviéramos que gastar e invertir más o que se diera la desgracia de que no pudiéramos atender. No tienen, por suerte o por desgracia, algunas de las cifras que voy a dar a SS. SS. el carácter imperativo, inamovible, irreversible, utilizando las palabras del señor Camisón en otro contexto, a decisiones sobre Barajas, que tendrían si fueran partidas presupuestarias y también un poco en cuanto a la demandá de exigencias al ente público.

El segundo tipo de observación, y permítanme que lo diga de una forma rápida y ligera, es que pretenden SS. SS. pedir cuentas al Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de algunas cosas sobre las que no tiene absolutamente ninguna competencia.

Cuando se ha referido, por ejemplo, el portavoz del Grupo Vasco (PNV) a nuestras posibles influencias sobre Aviaco, tengo que decir que no tenemos absolutamente ninguna capacidad para pedir, exigir, o casi me atrevería, ni sugerir nada a Aviaco; Iberia, Aviaco, Binter, por citar empresas que tienen capital público, o, por supuesto, compañías españolas privadas o extranjeras, son simples usuarios de nuestros aeropuertos. Suelen ser ellas las que, a lo mejor, se quejan de algún tipo de deficiencia o disfunción en nuestros servicios, pero nosotros no podemos imponerles o influirles.

La segunda precisión sobre la que tampoco podré decir gran cosa es cuando el señor Martínez-Campillo, representando al Grupo CDS, se refiere a las diferencias entre Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, el ente público que yo me honro en presidir, y la Dirección General de Aviación Civil, y ha hecho alusión a alguno de los programas que la Dirección General de Aviación Civil va a poner en marcha.

En la división de funciones que se ha establecido en el decreto, reestructurando Aviación Civil (que no entra en vigor hasta el 1 de noviembre, por cierto, es decir, que todavía está con la estructura antigua), le corresponde naturalmente la política de fijación de criterios sobre el uso del espacio aéreo o sobre el funcionamiento de las compañías aéreas o la propia vigilancia sobre Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a la Dirección General de Aviación Civil. Dentro de esos programas, naturalmente, está el de diseñar planes directores y el dirigir acciones de este tipo. Por lo tanto, no sé cuáles son los veinte aeropuertos sobre los que la Dirección General de Aviación Civil va a actuar.

La misma reserva de opinión tengo que hacer en cuanto a las peticiones del señor Camisón sobre los programas de navegación aérea. Bien es cierto que en este año, como saben SS. SS., había una intención de ir bastante deprisa en la constitución de AENA y que las actividades de navegación aérea, desde el 1 de enero, hubieran sido competencia de Navegación Aérea, y así estaba inclusive previsto en los Presupuestos Generales del Estado. Dificultades técnicas, operativas y la conveniencia de no simultanear los acontecimientos que iba a haber en 1992 y los incrementos de tráfico

previsibles con cambios institucionales profundos hicieron demorar la situación y, de hecho, Aviación Civil ha seguido controlando esos programas, aunque hubiera mecanismos de financiación por parte de AENA. Por lo tanto, AENA está financiando esos programas, pero no es responsable de la ejecución que sigue correspondiendo a la Dirección General de Aviación Civil. De todas formas, según mis noticias, las cifras que ha dado don Felipe Camisón, que seguramente —no me las sé de memoria— son acertadas porque goza de bastante buena información sobre las cosas que pasa en Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y en la Dirección General de Aviación Civil, han sido corregidas por los trabajos posteriores. Los propios acontecimientos y dificultades operativas de este año han hecho, en muchos casos, aconsejable que muchas instalaciones se demorasen y que estén ahora en marcha.

Hechas estas observaciones que quieren decir que no voy a poder contestar a algunas de las preguntas de los Grupo Vascos (PNV), CDS y Popular, paso a hablar de las que sí creo que puedo tener más información.

Don Felipe Camisón se ha referido, en primer lugar, al tema de la ampliación de Barajas. Ha sido un tema muy debatido desde que hace un par de años se presentó por la Comunidad Autónoma y por el entonces Ministerio de Transportes y Comunicaciones el plan director de Barajas, la conveniencia o no de ampliar Barajas o ir a otra instalación alternativa.

Todos los estudios nos han conducido a recomendar, desde el punto de vista empresarial de AENA, que han tenido en cuenta factores económicos (porque llevar el aeropuerto a otra ubicación hubiera supuesto una inversión tremenda), consideraciones de tipo operativo, de tipo tecnológico y también de tipo medioambiental (porque ha habido protestas en este sentido que creemos que no están justificadas) que lo más razonable era la ampliación de Barajas. Eso va a llevar a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a invertir en los próximos años un volumen del orden de los 140 ó 145.000 millones de pesetas, tanto en remodelar las instalaciones actuales como en construir una nueva pista, un nuevo terminal, nuevas plataformas y nuevas instalaciones complementarias. Creemos que eso llevará a Barajas a la posibilidad de recibir unos cuarenta o cuarenta y dos millones de pasajeros y satisfacer tanto la demanda de transporte aéreo como la necesidad que tiene Madrid de un factor de competitividad internacional y de desarrollo económico importante.

Casi todas las consideraciones, por ejemplo, la de que hay algunos días de niebla o la de a finales o principios de año o el tema de las cotas que lo rodean o las poblaciones circundantes, son difícilísimas de superar a no ser que se lleve el aeropuerto a distancias que supondrían tanto unos costes de inversión tremendos como unos costes para el usuario, sociales y económicos, absolutamente imposibles. La alternativa de Torrejón, el uso simultáneo todo el mundo lo descarta. Las pistas están cruzadas y el traslado de todo el nuevo aeropuerto a Torrejón tiene el mismo inconveniente que

llevarlo a otro emplazamiento lejano. Tiene también otro inconveniente que muchos de los detractores de Torrejón ignoran y es que medioambientalmente las formas en que habría que hacer la operación de aproximación al aeropuerto harían que los sobrevuelos fueran sobre zonas más pobladas, creando mayores problemas de contaminación acústica y de hipotético riesgo sobre las poblaciones que creo, de verdad, que son en Barajas de un orden de magnitud análogo o inferior al que se pueda dar en otras ciudades.

Este proyecto ¿es irreversible? Desde mi punto de vista la cuestión está zanjada puesto que todos los estudios de AENA conducen a eso y el Gobierno ha dado la autorización pertinente para que se desarrolle ese sistema. La verdad es que no sé si el Parlamento y los juegos de mayorías y minorías que hay hoy en este tema podrían hacer reversible la cuestión.

Lo único que quería señalar a SS. SS., en cuanto que pueda inspirarles confianza, económica, tecnológica, operativa y medioambiental, es que la solución Barajas es la más razonable de las que hemos barajado, que eso va a suponer unos volúmenes de inversión que AENA puede acometer con sus recursos propios en los próximos años. Parece que el Gobierno, la Comunidad Autónoma y los ayuntamientos, fundamentalmente el de la capital, involucrados en el desarrollo urbanístico de alrededor van a complementar la operación de ampliación de Barajas, que es propia de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, con una operación territorial y urbanística de ciudad aeroportuaria, en la que la Administración central participará precisamente a través de AENA y SEPES, que supondrá un enorme desarrollo urbanístico territorial de la zona, siendo uno de los polos de extensión y de ampliación del Madrid de finales del siglo XX, principios del siglo XXI.

En mi modestia de gestor de un ente público, no sé si estas decisiones podrán, en algún nivel, ser reversibles o no. Para mí están dadas como definitivas y en ese sentido estamos trabajando en las expropiaciones, en los proyectos, inclusive en una campaña de información a la opinión pública para, de verdad, despejar algunas de las incógnitas que hay al respecto. A otros niveles de decisión política vuelvo a insistir en que no me atrevo a opinar.

Don Felipe Camisón hacía alusión a que, según le ha informado el Gobierno, las acciones que va a acometer AENA —evidentemente no puedo por menos que coincidir con el Gobierno— se podrían dividir en dos grandes áreas. Una, la ampliación de capacidades, y ha señalado una serie de aeropuertos, y otra, las acciones de tipo operativo o comercial.

En cuanto al aumento de capacidades se ha aludido aquí a varios aeropuertos. No sé exactamente la extensión de la información que el Gobierno ha proporcionado al señor Diputado, pero me temo que estaba hecha a título de ejemplo. No quiere decir que no vaya a haber acciones en otros sitios. Pasaría revista a unas cuantas, sin perjuicio de que luego haga comentarios aeropuerto por aeropuerto de los que han interesado

a los señores Diputados para que vean el volumen de inversión.

Por ejemplo, me voy a referir a volúmenes de inversión totales de los años 1992-1996 y a las previsiones de los años 1992 y 1993, las del año 1992 en buena parte ejecutadas. En Alicante hay previstos para 1992-1996, 5.203 millones, de los cuales 213 millones corresponden a 1992 y 1.810 millones a 1993. Con esto creo que también contesto un poco la pregunta del señor Oliver. En Almería hay previstos 6.983 millones para esos años comprendidos entre 1992 y 1996, de los cuales 697 millones corresponden a 1992 y 447 millones a 1993. Nadie me ha preguntado por Asturias, pero diré que es un aeropuerto con no muy importantes inversiones y, sin embargo, están previstos 2.467 millones para el período 1992-1996, de los cuales 143 millones son para el año 1992 y 218 millones para 1993.

En cuanto al aeropuerto de Bilbao, tengo que decir que estoy tremendamente preocupado, porque constantemente —hace unos meses representantes del Grupo Nacionalista Vasco, últimamente representantes del Partido Popular—, a nivel de las instituciones autonómicas, a nivel de instituciones locales, incluso en el propio Parlamento de la nación, se está haciendo alusiones a los pactos institucionales del año 1989 y a su posible incumplimiento por parte de la Administración central. Quiero decirles que no hay tal, que no sé de dónde proceden esos comentarios, y no sólo eso, sino que cada vez que nos preguntan se hinchan las cifras. Por ejemplo, normalmente hablamos de nueve mil y pico millones y, sin embargo, yo le puedo decir que nuestros cálculos van por los 10.600 millones para el período 1992-1996, de los cuales este año estaban anunciados 1.375 millones (de ahí puede venir parte de la crítica, porque vamos un poco retrasados) y había otros 1.775 millones para el año que viene, lo que quiere decir que el año que viene gastaremos más de los 1.775 millones porque este año hemos gastado menos de los 1.375 millones.

¿Dónde está el problema? Pues, de esos 10.000 millones de pesetas, el montante más importante se iba en un nuevo edificio terminal que iba a costar más de 3.000 millones de pesetas y que, si le añadíamos las obras de urbanización, etcétera, llegaría a los 5.000 millones de pesetas, y que, seguramente por complicaciones sin cuento de las que no me atrevo a decir quién fue el responsable, se acabó encargando a un prestigioso arquitecto el diseño de un terminal que tenía una forma estética y arquitectónicamente extraordinaria, un edificio singular, notable, pero que tenía, sin embargo, algunos problemas en cuanto que estaba sobredimensionado y en cuanto a que funcionalmente tenía dificultades, y probablemente los costes de construcción se hubieran disparado, llegando a los 8.000 millones o tal vez más, con lo cual se hubiera comido el montante de inversión previsto para el terminal, la pista y otras instalaciones. Entonces, se está redimensionando y rediseñando ese terminal, para llevarlo a lo que fueron las previsiones iniciales, confirmadas por

la prospección de tráfico que tenemos en estos momentos. Pero nada más lejos de la intención de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, que funciona como un ente empresarial independiente y que, a lo mejor, por razones operativas o comerciales podía tener ciertas reservas al proyecto, pero que, por razones de interés nacional y de respeto a pactos entre la Administración central y la Administración autónoma está dispuesto a respetarlo al máximo. Los responsables de Obras Públicas en la Comunidad Autónoma, el Consejero Vergara, por ejemplo, está completamente al tanto de los proyectos y ha hecho las observaciones y comentarios procedentes, y hace tres o cuatro días yo estuve en Bilbao confirmando los proyectos, el señor Ministro ha estado también en el País vasco por otros motivos, y de verdad que no debe haber ningún miedo ni temor a que surja ningún problema.

El señor Camisón hablaba, por ejemplo, de Palma. En Palma sale estos días un terminal que va a costar 20.000 millones de pesetas, por supuesto en planes plurianuales. Para este año estaban previstos 1.800 millones, que no nos vamos a poder gastar enteramente, pero el año que viene nos vamos a gastar 10.400 millones y esos nos los gastaremos.

En Gran Canaria y en Tenerife hay obras previstas del mismo tenor. En Tenerife hemos reparado la pista, que había tenido problemas probablemente por un sobreuso y un desgaste algo más rápido del previsto debido al cambio del tipo de aviones que lo utilizan, y en Málaga, otra zona turística, está el aeropuerto recién terminado. Para el aeropuerto de Valencia, y así contesto al señor Oliver, teníamos previstos, para el período 1992-1996, 1.700 millones de pesetas, de los cuales la secuencia para estos próximos años es 668, 367, 291, 163 y 140 millones; hay un nivel de inversión importante en Valencia, y no entiendo el comentario sobre la peligrosidad. Muchas veces las personas entendidas profesionalmente en estos asuntos hacen comentarios con la mejor intención y probablemente en un contexto técnico, y los medios de comunicación y los usuarios desenfocan los temas. Yo creo que en materia de seguridad aeronáutica, y me debiera aplicar el cuento y yo el primero, debíamos hablar todos menos y actuar más. Si personas con cierto nivel de responsabilidad profesional creen que es muy peligroso un aeropuerto, tienen los canales correspondientes para hacer las quejas oportunas e incluso para demandar las medidas pertinentes, y no alarmar a la opinión pública de forma indebida, por lo menos en este caso.

Las inversiones totales previstas en aeropuertos para estos próximos seis años son del orden de 322.000 millones de pesetas, a los cuales hay que sumar el montante de inversión que se va a hacer en el espacio aéreo cuando, el uno de noviembre, las instalaciones de navegación aérea pasen a depender de AENA, que no bajará ningún año de los 10.000 millones de pesetas.

Vuelvo a insistir en que todas estas inversiones se hacen sin llamada a los Presupuestos Generales del Estado, con los recursos que genera el propio sistema.

Creo que he contestado un poco de pasada al señor Oliver, aunque le proporcionaré una información sobre los gastos de mantenimiento en aeropuertos. En estos momentos nos han subido tremendamente estos gastos de mantenimiento y de funcionamiento por la incorporación de nuevos aeropuertos, y los gastos de funcionamiento, en términos generales, suponen del orden de 30.000 millones de pesetas, por lo tanto, muy desatendido tiene que estar un aeropuerto para que se diga que no hemos gastado en él. Tengo aquí las informaciones, pero no quiero abrumar a SS. SS. con detalles aeropuerto por aeropuerto, pero puedo proporcionarles una hoja con lo que se gasta en mantenimiento y en personal en cada aeropuerto, ya que el de personal también es un dato importante.

En cuanto a las inversiones, por ejemplo, en Hondarribia, Fuenterrabía o San Sebastián, o como haya que llamar al aeropuerto, que en cada caso se le llama de una forma, diré que hay previstos 879 millones de inversión, de los cuales buena parte se van este año y el que viene, por que, como S. S. sabe, se está restaurando la pista. El que el aeropuerto tenga un mayor o menor nivel de utilización, eso, desgraciadamente, no sólo depende de AENA, sino de las compañías, de que quieran o no llevar allí tráfico.

Un problema a tener en cuenta del País Vasco es que por la importancia económica, por la población que tiene y por otros motivos, si tuviera concentrado todo el tráfico en un solo aeropuerto éste sería un aeropuerto grande, sería económicamente rentable y con vuelos internacionales mucho más importantes que los que tiene ahora Bilbao, que aunque tiene un tráfico internacional, dentro de la Comunidad Económica Europea, importante, la dispersión tiende un poco a deteriorar las «performances» de cada uno de los aeropuertos.

Su señoría quería conocer concretamente las inversiones en Vitoria. En el período 1992-1996 son 929 millones, de los cuales ya hemos gastado este año 240 millones, y los otros años, de ochenta a cien millones por año en cada aeropuerto. El aeropuerto de Vitoria goza de un raro privilegio y es el que más dinero nos cuesta porque en su día, con un diseño político que desde un punto de vista de ingeniería económico-social parecía muy razonable, se pensó que iba a ser el gran aeropuerto del País Vasco, con una pista excepcional, con unas instalaciones de todo tipo francamente positivas que permitirían un tráfico mucho más alto, pero hemos tropezado con varios inconvenientes, el primero y fundamental es que en la propia sociedad vasca, el núcleo más importante que sale de Bilbao, prefiere utilizar el aeropuerto de Bilbao, a pesar de todos los inconvenientes que está teniendo, inconvenientes que creo que superaremos con los 10.000 millones de inversión que vamos a hacer allí.

Las fuerzas sociales y políticas vascas no han querido, seguramente por múltiples razones que SS. SS. entienden perfectamente, dada la complejidad política, social y cultural del País Vasco, ir contra corriente tratando de potenciar esa operación de ingeniería social

de llevar el tráfico a Vitoria, y han potenciado que el tráfico vaya al sitio que parece que tiene más demanda, que es Bilbao. Por tanto, es contradictorio invertir 10.000 millones en Bilbao, querer que se convierta en el principal aeropuerto, a pesar de las dificultades orográficas y climatológicas, etcétera, inclusive las dificultades que va a suponer con la media docena de municipios en los que inciden las instalaciones, y querer utilizar también Foronda o Hondarribia, para los que no quedan ni mucho tráfico ni muchas posibilidades. En consecuencia, resulta que tenemos un gasto muy notable en unas instalaciones excelentes como son las de Vitoria, con una posibilidad de tráfico prometedora y que ni los usuarios ni las instituciones, que a lo mejor podían motivar un poco a los usuarios, potencian. Este mismo año hemos hecho inversiones para arreglar el terminal y yo he visitado aquello con muy poco público. Esperemos que el desarrollo del querido País Vasco sea lo suficientemente notable como para que podamos rentabilizar la inversión en Bilbao y, a su vez, que las instalaciones de Vitoria-Gasteiz, Foronda y Hondarribia vayan para adelante.

En lo que respecta al esfuerzo que está haciendo Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, tiene una ventaja y un inconveniente; tiene la ventaja de que reúne todos los recursos que se generan en la red y tiene el inconveniente de tener que cumplir con todas las ubicaciones, porque muchas veces se piensa que el problema es de mejores instalaciones. Es verdad, ésa es condición necesaria, pero no suficiente. Hace falta que se genere tráfico.

Perdonen SS. SS. por los comentarios. Creo que no he respondido a dos o tres consideraciones muy importantes de don Felipe Camisón. Concretamente, en cuanto al tema del «handling», ¿puedo extenderme cinco minutos, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señor Abejón.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (AENA)** (Abejón Adámez): El tema del «handling» es complejo, difícil y con muchísimas aristas. Para citarles unas pocas, las compañías españolas pagan sólo el 35 por ciento de la tarifa, es decir, tienen un 65 por ciento de descuento. Visto desde Bruselas —permítanme la familiaridad de aludir a las instalaciones comunitarias—, es una clara discriminación contra las compañías extranjeras que pagan el 100 por cien de la tarifa. Tiene el inconveniente, que algunos pueden considerar ventaja, que una empresa, que es la mayor empresa española de transporte aéreo y que además es 99,9 de capital público, hace también la labor de «handling» en los aeropuertos y lo hace con 8.000 ó 10.000 personas, según la temporada, que se han ido acumulando a lo largo del tiempo y que gozan de ventajas sociales como corresponde al convenio colectivo de una compañía aérea y no de una empresa de «handling». A eso añadan ustedes que todo el mundo se queja de

la calidad y que todo el mundo se queja de que haya ese monopolio. Si encima les digo que en muchas de las empresas pequeñas españolas que hacen vuelos chárter, y que han hecho una encomiable labor estos años atrás absorbiendo una importante parte del tráfico chárter para compañías españolas, las órdenes de magnitud de sus beneficios son del mismo orden que los descuentos de que gozan con el «handling» si a usted le dicen que todo esto lo resuelva de una vez sin enfadar a los sindicatos, sin poner en peligro a Iberia —que recuerdo que sí recibe importantes fondos de los Presupuestos Generales del Estado por unos conductos más o menos complicados—, sin enfadar en Bruselas, etcétera, verán que la situación es tremendamente complicada. De forma que hemos sacado un concurso, que se resolverá seguramente la semana que viene, que trata de poner la primera piedra para la solución de ese problema y para eliminar a plazo fijo el monopolio, procurando no deteriorar demasiado otros parámetros, por ejemplo de tipo sociolaboral. Sólo se ha presentado una compañía al concurso, que se pueden imaginar SS. SS. cuál es, y esperamos que salvo que haya alguna dificultad insospechada, el Consejo de Administración de AENA, que se reúne la semana que viene, proceda a la adjudicación. Yo no soy más que el Presidente y no tengo más que un voto en el Consejo, no sé el resultado final. Espero sinceramente que con el nuevo contrato el funcionamiento mejore, haya mayores elementos para exigir el control de calidad y que, de una forma prudente y sin provocar problemas en el actual operador «handling», ni poner en peligro puestos de trabajo, ni dificultar demasiado la cuestión, podamos, más allá de enero de 1994, abrir los aeropuertos españoles a factores de competitividad importante en este sector. Reconozco que todas las soluciones políticas que se componen de compromiso no son ni brillantes ni radicales ni definitivas, pero vuelvo a insistir en que es lo mejor que se nos ha ocurrido.

Naturalmente, no sé si cuando don Felipe Camisón aludía a la coordinación o a las medidas comerciales hacía preguntas o emitía juicios que, por supuesto, no puedo compartir pero que respeto mucho. Espero tener dentro de unos días la oportunidad de mostrarle el funcionamiento de AENA y las medidas que estamos introduciendo, y de verdad que creo que la creación de AENA es un buen ejemplo de un intento de mejorar la coordinación, de mejorar la calidad y de tener una mayor actividad comercial.

Me gustaría que SS. SS. hicieran un pequeño ejercicio aritmético y cogieran los Presupuestos Generales del Estado de hace tres o cuatro años y consolidaran el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, la Dirección General de Aviación civil (sólo los programas correspondientes a las subdirecciones de tránsito y de instalaciones, que son las que va a absorber AENA) y la Subdirección de Infraestructura del Transporte Aéreo de la entonces llamada Dirección General del Transporte. Verán que, a pesar de que el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales producía al Teso-

ro una importante transferencia, que en algún año ha llegado a ser de 40.000 millones (bien es cierto que el año anterior no había sido nada, en realidad se trataba de una transferencia del orden de 20.000 millones), los Presupuestos Generales del Estado tenían que aportar dinero. Con la solución AENA resulta que no solamente no hay aportación o subvención de los Presupuestos Generales del Estado sino que se paga, por Impuesto de Sociedades y por contribuciones a la Seguridad Social, pingües cantidades al Estado.

Probablemente estemos muy lejos de funcionar adecuadamente; nada más lejos de mi intención que ser triunfalista ante SS. SS., más bien todo lo contrario, pero creo que en el plano económico estamos produciendo un ahorro al Estado que —no quiero engañar a SS. SS.— se debe a que hay un importante incremento de ingresos por aumento de tráfico, a que las tasas han sido elevadas en algunos casos por debajo del IPC, nunca por encima, y a que la propia gestión de AENA permite —y ahí conecto con las preguntas de don Felipe Camisón— mayor agresividad comercial. Por ejemplo, hemos recuperado la gestión de todos los aparcamientos, lo que supone ingresos importantes. Aldeasa, que era la concesionaria de tiendas libres de impuestos —permítaseme la expresión— está siendo sometida a mayores tensiones desde el punto de vista del canon, con vistas a las nuevas concesiones que se hagan.

No quiero atribuir el éxito a una mejor gestión sino a que tal vez se dan, primero, circunstancias coyunturales propicias, como el aumento del tráfico y, segundo, que la gestión desadministrativizada —huyo exquisitamente de la palabra privatización o similares— para una cosa que está muy lejos del universo de Weber, como son los aeropuertos y la navegación aérea, no se haga con esos criterios de homogeneidad y de transparencia, propios de la Administración, sino que se haga con criterios de justicia, de homogeneidad y de transparencia, pero empresariales.

Creo que al Estado este negocio le está mejorando un poco. Vuelvo a insistir en que, probablemente por incapacidad de las personas que estamos llevando el proyecto, no con todo el éxito y toda la eficacia que sería conveniente, y seguramente desde algunos bancos de la oposición se considera que se podía hacer —es una opinión legítima— de mejor manera. Permítanme SS. SS., modestísimamente, que estime lo contrario, pero no quiero salirme de mi papel de gestor y no de político diciendo estas cosas.

Con tanto comentario se me había olvidado decir que en Zaragoza las inversiones son bastantes más modestas, del orden de 343 millones, de los cuales hemos gastado 86 millones. Zaragoza tiene un aeropuerto con unos volúmenes de tráfico muy pequeños. Ya he oído su comentario, señor Presidente, y permítame respetuosamente decirle que lo que hay que hacer es llevar tráfico a Zaragoza. En cuanto haya tráfico en Zaragoza, AENA invierte dinero allí.

En cuanto a la filosofía permítanme —y perdonen SS.

SS. la familiaridad que tal vez me da mi antigua condición de Diputado— que les diga que antiguamente —y me gustaría que estuviese un Diputado que no está en la sala— había que conseguir de los ministros de Hacienda y Transportes partidas presupuestarias para el aeropuerto de su ciudad o región. Ahora como esto está un poco mercantilizado o desadministrativizado o, como dirían desde los bancos de la oposición, gestionado con criterios comerciales y de libre empresa, lo que hay que conseguir es que las compañías aéreas españolas o extranjeras quieran ir allí y entonces nosotros invertimos. Yo estoy deseando invertir en Zaragoza, que es una ciudad que me gusta muchísimo, como el señor Presidente sabe.

En Gomera hay un proyecto con un poco de «impasse» en el mismo. Tenemos 113 millones previstos, que se irán en estudios, cálculos, proyectos, etcétera; es una cuestión un poco complicada.

No sé si al señor Martínez-Campillo, con las observaciones que he hecho sobre Madrid, Bilbao, Alicante, Valencia, le he contestado ya, con esta técnica envolvente lateral que he utilizado. Ruego disculpas y me comprometo, si SS. SS. quieren, a hacer un pequeño dossier indicando, por ejemplo, las inversiones que les he citado, y los gastos en mantenimiento y en personal, aeropuerto por aeropuerto, para no aburrirles. Ruego al señor Presidente que me disculpe porque probablemente me he dejado algo en el tintero y tal vez haya réplicas y dúPLICAS.

El señor **PRESIDENTE**: Para algunas aclaraciones sobre lo dicho, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Exclusivamente para agradecer la información que nos da el señor Presidente de AENA. Pero a continuación quiero decirle, y por supuesto a la Mesa de la Comisión, que quedaría más completa si nos enviara por escrito estos datos del plan de seis años, con inversiones aeropuerto por aeropuerto, incluidos también los gastos de mantenimiento y de personal. De esa forma quedaba la información mucho más completa. De todas formas valoro la información que nos acaba de suministrar.

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

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Espero en pocos días enviarles un pequeño extracto, aeropuerto por aeropuerto, y no quiero perder la oportunidad de señalar, con la autorización de la Presidencia, la salvedad genérica que he hecho al principio. No estamos hablando de partidas de los presupuestos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes sino de previsiones empresariales que pueden ser desbordadas al alza o a la baja, según como vaya el tráfico y según lo buenos o malos que sean o sean en su día, los gestores que lo lleven a cabo.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, para una miniprecisión sobre las preguntas que hice.

He quedado muy sorprendido aunque no por las respuestas precisas y útiles del señor Presidente de AENA, a las que nos tiene muy acostumbrados —buena prueba de que en esta Comisión se forman buenos gestores (**Risas.**), valga también la familiaridad— pero querría comentarle unas cosas. La pregunta sobre planes directores y sobre el plan nacional de servidumbres aéreas se la remití a usted esta mañana el señor Subsecretario, pero no hago cuestión de honor del tema. Probablemente el señor Subsecretario nos dijo que la Dirección General de Aviación Civil daba el soporte conceptual —y me remito a las actas taquigráficas— y aprovecháramos su comparecencia para preguntarle —el señor Oliver también se percató de ello—, porque AENA era quien ejecutaba dichos planes directores y quien ejecutaba las servidumbres, porque allí solamente se hablaba de unidades y se hablaba de 50 millones para estudios de servidumbres. Quede por lo menos constancia de eso.

Y aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, no ha dicho nada sobre si va a modificar las tarifas a las compañías y, por tanto, si va a haber repercusiones a los usuarios el año que viene.

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

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Decía el Presidente Mao que a veces había contradicciones en el seno del pueblo, cómo no las va a haber en el seno de una administración socialista. Por supuesto. Creo que se trata de un tremendo malentendido. Por supuesto, si lo ha dicho el señor Subsecretario no cabe duda alguna. (**Risas.**) Pero si la benevolencia del Presidente me concede la ampliación, les confieso que sufro bastante los gastos e inversiones de la Dirección General de Aviación Civil durante este año, por las razones que les he explicado, de que es un presupuesto muy precario, concebido en función de que se pensaba que la transferencia a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se iba a producir el 1 de enero y que el 1 de enero la Dirección General se hubiera convertido en un órgano político-administrativo, con pocos medios, con pocos recursos y con gran capacidad política pero poca capacidad tecnológica. Eso quiere decir que AENA tiene recursos y que, sin embargo, la Dirección General no los tiene.

La responsabilidad política, como le señalaba antes al señor Diputado representante del Grupo Popular en torno a la ejecución de programas de navegación aérea, correspondía a la Dirección General de Aviación Civil, con independencia de que hubiera de que producir los in-

gresos al Tesoro para que generaran los créditos correspondientes. AENA es responsable de pagar pero no de la ejecución. Respecto a las del año que viene ni las sufro ni me las sé. Si dice S. S. que hay una partida de 50 millones y que está hecha para el desarrollo de planes directores y que es para veinte aeropuertos, es evidente la escasez de la cifra, porque una oficina de ingeniería de un aeropuerto muy pequeño puede costar una cifra bastante mayor de 50 millones. Entonces, entiendo que la Dirección General ha reservado una pequeña partida para, hipotéticamente, iniciar un estudio o hacer una consulta con la intención de que —como señalaba anteriormente a S. S. cuando hablaba sobre la distinción de funciones— ellos van a tener la iniciativa política y la capacidad de fijar directrices y que la ejecución material (que si son 20 aeropuertos por 20 plantas directores van a suponer bastante más de 50 millones) la va acabar haciendo AENA. Si S. S. se lee el decreto que reestructura Aviación Civil, la verdad es que verá queda un amplio margen de interpretación sobre qué va a hacer AENA y qué va a hacer la Dirección General. A mi modesto entender, creo que la Dirección General de Aviación Civil debe tener fortísimas competencias políticas y enorme capacidad para vigilar y controlar AENA de una forma que no tiene para vigilar a las compañías que están en el negocio privado. Entonces, probablemente, nos fije directrices, y para ello necesite alguna pequeña cantidad, para hacer pequeños estudios, y nosotros desarrollemos el plan director, se lo volvamos a remitir, sometiéndolo a la autoridad aeronáutica que representa la Dirección General y, por tanto, nosotros tengamos que gastarnos mucho más.

En cuanto a lo de las servidumbres, sucede lo mismo. Por ejemplo, estamos con el asunto de las nuevas servidumbres que habrá que poner en Barajas; los estudios los tenemos que realizar nosotros, lo mismo que la iniciativa de las expropiaciones parte de nosotros, es decir, que, probablemente, Barajas suponga no menos de 13.000 millones de pesetas en expropiaciones. Naturalmente, no somos el órgano ejecutor. Seguramente, S. S., que tiene conocimientos jurídicos mucho mayores que este modesto ingeniero que le habla, sabe de expropiaciones muchísimo más que yo y conoce que un órgano como el nuestro tiene que hacer un expediente y, al final, es en otros órganos de la Administración central donde se ejecuta. La verdad es que el único problema que tiene un ente público como AENA es que paga las expropiaciones y, si por alguna razón hay una mutación demanial extraña, retornan al Patrimonio del Estado y esas inversiones se pierden; pero está funcionando razonablemente bien. Sus señorías si lo consideran un asunto pertinente, pueden estar atentos y vigilantes, a las posibles fricciones, buscar estas trampas de subsecretario o presidente al año que viene, porque será el primer año que de verdad AENA tiene un funcionamiento independiente; ya no podré decir que AENA ha pagado una cosa pero que no es responsable de su ejecución porque está en otro sitio. Esos

trucos se le habrán acabado a este Presidente o a su sustituto cuando se discutan los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Las tarifas, por favor.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Tarifas. Como dicen algunos políticos cuando les preguntan: Precisamente quería yo... ¡Cuánto le agradezco yo a usted esta pregunta! (**Risas**.) Le diré que hemos cambiado las tarifas de «handling»; hay quejas por ahí de las tarifas de «handling». Para no enfadar a las compañías aéreas, a IATA ni a los usuarios, se han cambiado por criterios más racionales, pero se mantiene el equilibrio financiero; es decir, pudiera suceder que alguna compañía con una flota particular salga un poco beneficiada o perjudicada, pero, en conjunto, las tarifas «handling» se mantienen por debajo del crecimiento del IPC.

Lo mismo pasa con las tasas aeroportuarias y los precios públicos en los aeropuertos que van a crecer a nivel del IPC o menos. Lo que pasa —y lo habrán leído SS. SS. en algún medio de comunicación— es que a partir del 1.º de enero hay que pagar la tasa de salida de pasajeros nacionales. Y, ¿de dónde viene esa historia? Esa historia viene de que en los aeropuertos de todos los países del mundo los pasajeros pagan la tasa de salida del aeropuerto. Es más, en aeropuertos de algunos países se la exigen a uno poniéndole en una larga cola y pidiéndole que lo pague en dólares. Aquí, como somos más civilizados, resulta que se incorpora al billete. ¿Qué sucedía? Que esa tasa, en los vuelos domésticos, estaba perdonada (ésta es otra de las razones por la que, a lo mejor, los Presupuestos Generales del Estado tenían que aportar dinero a la administración aeronáutica) y nuestra entrada en el Mercado Común, evidentemente, obliga a una de estas dos medidas, que SS. SS., representantes de la soberanía popular, dirán cuál es la que parece más justa y razonable: medida número uno, suprimir la tasa de pasajeros que es de 850 pesetas por persona para todos los ciudadanos comunitarios, y que suponen muchos millones; posibilidad número dos, poner tasa de salida para los españoles como si fueran comunitarios. Esta última tiene la ventaja de que no habrá que recurrir a los Presupuestos Generales del Estado y que capas de la población, contribuyentes que no han volado nunca y que no han visitado nunca un aeropuerto, tengan que sostener el modo de transporte aéreo. Recuerdo a SS. SS. que el modo de transporte aéreo, que a lo mejor desde alguna óptica social es considerado como elitista, tiene bastantes cualidades; una de ellas es que el usuario sostiene íntegramente la infraestructura y el funcionamiento de las compañías, salvo que éstas tengan déficit y sean públicas, en cuyo caso ya no quiero opinar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Abejón. (El señor **Gatzagaetxebarria Bastida pide la palabra**.) No. Señorías, no puede ser que hagamos las cosas fuera de los cauces. He preguntado si había algún señor Diputado que pidiera la palabra y SS. SS. no la han solicitado, por lo que ha quedado cerrado el turno.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Era para agradecer. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: El agradecimiento se supone. El señor Abejón esta cumpliendo además con su obligación, al mismo tiempo que todos le agradecemos su presencia aquí, sin duda alguna, por suministrar-nos un importante nivel de información.

— **DEL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE TERRITORIO Y URBANISMO, A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 212/001915)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a comenzar la comparecencia de don Antonio Serrano Rodríguez, Director del Instituto de Territorio y Urbanismo, solicitada por el Grupo Parlamentario de CDS.

Para formular las preguntas que estime pertinentes, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, de forma invariable durante todos los ejercicios presupuestarios solicitamos la comparecencia del Director del Instituto de Territorio y Urbanismo, es decir, que hay precedentes, y ello en función de que, pese a no ser un organismo inversor, no quiere decir que los 72 millones de pesetas que usted tiene encomendados no nos preocupen; por lo menos a nosotros nos preocupan mucho y nos interesa mucho la función que usted lleva a cabo. Esta es la razón por la cual todos los años le llamamos.

Dentro de este marco, nos gustaría conocer las siguientes cuestiones.

Una de las funciones que tienen ustedes es el seguimiento y la difusión de las normas urbanísticas, especialmente —como se dice en la propia Memoria— del texto refundido de la Ley del Suelo, que se aprobó el 30 de junio de 1992. Nos gustaría conocer, por un lado, si una vez agotado ya el plazo se va a poner en funcionamiento la tabla de vigencia de los reglamentos, es decir, si va a ver la luz la tabla de vigencia de los reglamentos de gestión, disciplina y planificación; y si hay algún proyecto para refundir los reglamentos. Ya que no se ha hecho como se preveía en la Ley sobre Valoraciones, refundir los reglamentos anteriormente citados de planificación, gestión y disciplina, si hay alguna previsión para refundirlos.

En segundo lugar, dentro de este objetivo de difun-

dir la ley, hace poco se publicaba (no sé si usted estará de acuerdo o no con esta cifra, pero me gustaría conocerlo) que solamente el 8 por ciento de los municipios de más de 25.000 habitantes estaban aplicando la Ley de Valoraciones y Régimen Urbanístico. Desearía saber si es esto cierto, qué métodos de difusión van a emplear ustedes y si tienen en cuenta esta escasísima aplicación. A lo mejor la difusión sirve para darse cuenta de que la ley hay que cambiarla. Hay graves problemas prácticos de gestión en esta ley que hace que sean irreconciliables el mundo teórico normativo y el mundo práctico.

A continuación, aparece un objetivo, que es la personación por parte del Instituto, en todos los planeamientos con el fin de defender los intereses del Estado. Se plantean dos cuestiones en este objetivo: por un lado, efectivamente defender los intereses del Estado y, por otro lado, tener un conocimiento detallado y al día de cómo está el planeamiento urbanístico en España. A nosotros este objetivo nos parece fundamental y utilísimo para la vida práctica, no ya de los teóricos urbanistas, si no de todos los ciudadanos españoles.

Me gustaría conocer si dentro de este objetivo entra en este ejercicio presupuestario, o va a entrar en otros ejercicios presupuestarios, pero si va a entrar en éste, que los ciudadanos españoles puedan acceder a un fondo documental en el que inmediatamente obtengan información de cuáles son las normas urbanísticas en vigor en cada municipio español, y también cuáles son las normas urbanísticas de carácter supramunicipal —me refiero sobre todo a leyes autonómicas— que están en vigor en ese momento en una comunidad autónoma. (El señor **Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia**.) Es decir, un ciudadano de Madrid que pretende hacer una inversión en Sevilla y quiere saber cuáles son las normas urbanísticas de carácter general tiene el texto refundido y cuando se refundan los reglamentos, fenomenal; pero además quiere conocer cuáles son las normas urbanísticas de la Comunidad Autónoma andaluza; querría conocer cuál es el planeamiento, por ejemplo, de Dos Hermanas, y de Sevilla capital, pero al día. Esto sería extraordinario para un ciudadano de Madrid; pero imagínese, por ejemplo, un ciudadano belga que quiera hacer una inversión inmobiliaria en una zona turística en España, es una forma estupenda de evitar fraudes. Se dirige al Instituto del Territorio y Urbanismo, que tiene ahora un fondo documental de 14.000 volúmenes, aparte tiene un fondo documental actualizado de las normas que son aplicables en la provincia de Tarragona y, además, examina en el mismo momento en qué estado se encuentra en Plan nacional de la urbanización equis que acaba de ofertarse en Bélgica.

Estas son las cuestiones que quería plantearle, que nos parecen útiles para nuestra información y el seguimiento del presupuesto del año que viene.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Para contestar a las cuestiones planteadas tiene la pa-

labra el señor Serrano, Director del Instituto del Territorio y Urbanismo. La Presidencia le aclara, aunque creo que él lo sabe ya, que si alguna cuestión de las planteadas considera que no entra dentro de su competencia o su repercusión presupuestaria, no tiene obligación de contestarla, pero me imagino que en el debate coloquial y de poca asistencia que aquí tenemos esta tarde puede contestar a todas las cuestiones planteadas.

Tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO** (Serrano Rodríguez): Sin ningún problema paso a contestar a todas las cuestiones planteadas por el señor Martínez-Campillo.

En efecto, entre las competencias que se señalan para el Instituto del Territorio y Urbanismo unas de las más importantes han sido precisamente las referentes al tema urbanístico. En concreto, a lo largo de este año 1992 hemos culminado la realización en plazo del nuevo texto refundido de todas las disposiciones urbanísticas vigentes, con una caracterización que yo creo es muy importante, y es que este texto urbanístico se ha realizado de manera concertada con todas las comunidades autónomas y con la Federación Española de Municipios y Provincias, lo cual ha dificultado el proceso de elaboración, pero hemos logrado llegar a un texto que no manifiesta, o al menos no tiene las oposiciones, que en su momento, desgraciadamente, tuvo la Ley 8/1990, de Valoraciones, a la que también se ha referido S. S. Es decir, en ese aspecto creo que se ha dado un importante paso adelante, que además sirve de base para contestar a la segunda cuestión que planteaba: ¿Por qué tan pocos municipios han puesto en funcionamiento la Ley 8/1990? La contestación es similar a la razón que ya aducía. Las comunidades autónomas, en concreto cinco comunidades autónomas y un Parlamento regional, habían interpuesto recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 8/1990, y eso había creado un marco en el cual los ayuntamientos no eran muy proclives a aplicar una ley que iba a encontrarse con bastantes probabilidades con recursos, aunque es una ley tremendamente positiva en el sentido de que da una gran capacidad de intervención a los ayuntamientos y es un logro yo creo muy importante para intentar frenar la especulación.

Desde ese punto de vista, el proceso de concertación del Instituto del Territorio, que ahora está encuadrado en el seno de la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, siguiendo esta línea de concertación, este logro del texto refundido ha dado lugar a que tanto la posición de los ayuntamientos, fundamentalmente por la participación de la Federación Española de Municipios y Provincias, como de las comunidades autónomas se haya modificado al respecto. Por poner un ejemplo, en los diez meses que llevamos, desde enero hasta el 1.º de octubre, se han puesto en marcha más de 40 revisiones de planeamiento municipal. Sólo en Madrid creo recordar que son 27 y en

el año y medio anterior se habían puesto en funcionamiento siete. Eso ya da una idea de los cambios que se están produciendo al respecto.

En este momento creo que la situación es muy positiva y que los ayuntamientos están siendo conscientes del potencial de intervención que les da el texto refundido. Los procesos de difusión los estamos realizando básicamente de común acuerdo con las comunidades autónomas y con la Federación Española de Municipios y Provincias. Hay una participación muy activa, por tanto, de las otras dos administraciones, y hay en paralelo un proceso de generalización de las medidas de intervención que el texto refundido incorpora.

Eso indica, yo creo, que la efectividad del mismo se va a producir a corto o medio plazo, esperando bastante menos que lo que hubo que esperar desde luego con la ley de 1956, que no se llegó a aplicar nunca, o con el texto refundido de 1976, que se tardó ocho años en tener una aplicación más o menos generalizada. Yo creo que con este texto vamos a conseguir una aplicación, y todas las ventajas sociales derivadas, mucho más rápidamente.

Respecto al tema de la participación del Itur en las Comisiones de Urbanismo, esa participación es doble: por un lado, este proceso de concertación que estamos comentando; y, por otro lado, las políticas que por parte de la Secretaría de Planificación y Concertación Territorial se están desarrollando, tanto sobre ciudades como a través del Plan de Infraestructuras, sobre el territorio en general, hacen absolutamente necesario que se aproveche este marco de interlocución para tener un conocimiento mutuo de cuáles son los procesos que se están desarrollando en las distintas administraciones, e intentar concertar, previamente a que las cosas se aprueben de manera definitiva, las líneas de actuación que cada una de las Administraciones está desarrollando. En ese aspecto es una labor algo ingrata para los medios y disponibilidades que tiene el Instituto, porque son 17 comunidades autónomas, pero es una labor que consideramos absolutamente necesaria y recomendable.

Por último, la cuestión de los fondos documentales. En efecto, el Instituto del Territorio y Urbanismo es heredero del antiguo Ceotma y de la antigua Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, que en su momento era la Dirección General competente en la aprobación del planeamiento para municipios por encima de un determinado tamaño y, en todo caso, cuando la Administración central era la única administración competente junto con la local, la que recopilaba esta información.

De hecho, en el Instituto del Territorio y Urbanismo existe un archivo histórico tremendamente completo. A nivel de anécdota, con las inundaciones de Bilbao, el Plan General que tenían en el ayuntamiento se estropeó, el único Plan General completo que existía era el que disponía el Instituto y hubo que hacer una copia para poder seguir utilizando estos documentos.

Por desgracia, con las transferencias de competen-

cias urbanísticas se dejó de recopilar esa información. En el texto refundido se ha incorporado, siempre desde la filosofía de la concertación y de la reciprocidad, un procedimiento para iniciar nuevamente el proceso y para poder disponer, en un archivo central, en un organismo del Ministerio que se está estudiando pueda ser el CEOTPU, Ceotpu, dependiente también del Ministerio, dedicado a temas de archivos, para poder consultar el planeamiento, al menos de los municipios mayores de 25.000 habitantes, es decir, los que tengan plan general. Este es el objetivo y en esa línea se está trabajando.

En cuanto a la legislación en vigor, en este momento se puede consultar en el Itur y de hecho respondemos a muchas consultas al respecto en esa línea de manera cotidiana.

Creo que no me he dejado ninguna de las cuestiones que se han planteado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Señor Martínez-Campillo, ¿hay alguna precisión o alguna cuestión que haya quedado sin contestar?

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Quedaban por contestar, me parece, dos cuestiones: si está prevista la refundición de los reglamentos y dentro de estos 72 millones de pesetas —no sé cuánto personal tiene usted a su cargo—, qué método de difusión han previsto de este texto refundido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Tiene la palabra el señor Serrano.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO DE TERRITORIO Y URBANISMO** (Serrano Rodríguez): En este proceso de concertación se consideró pertinente por parte de varias comunidades autónomas que la Administración central no entrara en procesos reglamentarios. Con este fin, dentro del propio texto refundido se incluía una disposición final en la cual se señalaba específicamente que se publicaría la tabla de vigencias, no una refundición de los reglamentos. Para esta tabla de vigencias se daba un plazo de tres meses, puesto que publicada como tal no tendría carácter reglamentario y no sería necesaria su tramitación por el Consejo de Estado; sin embargo, cuando hemos elaborado la tabla de vigencias, ayuntamientos de la Federación Española de Municipios y Provincias nos han señalado las insuficiencias, que suponía decir: tal artículo está vigente, tal otro está modificado y tal otro está derogado, con lo cual nos han solicitado un mayor grado de detalle en los que son modificados. No en

los derogados, que se dice tal artículo está derogado, ni en los vigentes, que se dice, tal artículo está vigente; pero sí en los modificados.

La incorporación de estas observaciones, que para los secretarios de ayuntamiento son fundamentales, ha obligado a que el proyecto de vigencia del reglamento tenga que pasar por Consejo de Estado. Ese es el motivo por el cual no se ha podido publicar en el plazo previsto y me imagino que como en este tema el Consejo de Estado no ha considerado que existe urgencia, hasta finales de año seguramente no podrá publicarse. No obstante, ya está elaborado y en proceso de tramitación. También se ha elaborado con participación de la FEMP, y de ahí este cambio en la filosofía, y de las comunidades autónomas.

La otra cuestión era referente...

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: A los métodos de difusión.

El señor **DIRECTOR DEL INSTITUTO DE TERRITORIO Y URBANISMO** (Serrano Rodríguez): Efectivamente, a los métodos de difusión. Básicamente he contestado. Hay tres tipos de actividades que se están desarrollando. En primer lugar, una publicación que está a punto para en el momento que estén los reglamentos hacer una tirada que se va a repartir entre todos los ayuntamientos mayores de una determinada población. En segundo lugar, estamos elaborando un manual técnico para aclarar y facilitar los procesos de gestión municipal, disciplina municipal y revisión del planeamiento urbanístico y, al mismo tiempo, se han iniciado una serie de cursos, seminarios, ya se han realizado varios, siempre en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias, con las comunidades autónomas y también, normalmente, con las universidades; son seminarios dirigidos a las corporaciones locales, a los técnicos de las comunidades autónomas y, en general, a todos los urbanistas, con el fin de difundir el conocimiento y facilitar la aplicación del texto refundido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Roncero Rodríguez): Muchas gracias, señor Serrano.

Si no hay ninguna cuestión más, agradecemos la presencia de don Antonio Serrano y la información que nos ha facilitado y a los señores Diputados su trabajo en la Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961