



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 574

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 105

celebrada el martes, 1 de diciembre de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

- Del señor de Zárate y Peraza de Ayala (Grupo Parlamentario del CDS), sobre estado de ejecución del plan directorio de obras del aeropuerto Reina Sofía (Tenerife Sur) («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002060) 17267
- Del mismo señor Diputado, sobre cifra del tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Reina Sofía (Tenerife Sur) y Los Rodeos (Tenerife Norte) en el año 1991 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002061) 17268

	Página
— Del mismo señor Diputado, sobre tipos de clasificación existentes en los aeropuertos nacionales, así como criterios adoptados para la determinación de los mismos y para el Aeropuerto Reina Sofía (Tenerife Sur) («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002062)	17268
— Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario Popular), sobre inversión realizada en infraestructuras por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a 31 de agosto de 1992 en cada uno de los aeropuertos españoles, de acuerdo con las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para 1991 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002025)	17269
— Del mismo señor Diputado, sobre causas que han motivado un crecimiento en la consignación total, respecto a la cifra inicialmente presupuestada, del Servicio 34 —Dirección General de Aviación Civil— en los Presupuestos Generales del Estado para 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002027)	17269
— Del mismo señor Diputado, sobre obras de construcción y equipamiento que se están llevando a cabo en el Centro de Seguridad Marítima Integral en Gijón, de acuerdo con las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002026)	17270
— Del mismo señor Diputado, sobre contratos de asistencia técnica firmados para la enajenación de instalaciones y reversión de terrenos con cargo a la consignación presupuestaria del proyecto número 89.23.005.0005 (ordenación e inspección del transporte terrestre), referido a los Presupuestos Generales del Estado para 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002035)	17270
— Del mismo señor Diputado, sobre intención del Ministro de Obras Públicas y Transportes en orden a colaborar en las iniciativas necesarias para la actualización de la normativa en materia de transportes de pasajeros en autocar («B. O. C. G.», Serie D, número 342, de 16-10-92) (número de expediente 181/002080)	17273
— Del señor Ollero Tassara (Grupo Parlamentario Popular), sobre medidas concretas que piensa adoptar el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para subsanar las graves deficiencias funcionales de las comunicaciones por ferrocarril que afectan a las provincias andaluzas orientales («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002042)	17278
— Comparecencia del señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Repsol (Fanjul Martín), para explicar la situación y resultados de la política de inversiones y de privatización e ingresos al Tesoro Público como consecuencia de la misma. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001767)	17284
Comparecencia del señor Presidente de Trasmediterránea (Delso Heras), para:	
— Informar sobre la actuación y proyectos de la citada Compañía en el «Pool» de Navieras y Copecan en sus servicios del archipiélago canario. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001781)	17298
— Explicar la programación de otoño-invierno en tráfico interinsular de las Islas Canarias y, en especial, con la Isla de Hierro. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 212/001786)	17305

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

PREGUNTAS:

— **SOBRE EL ESTADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN DIRECTORIO DE OBRAS DEL AEROPUERTO REINA SOFIA (TENERIFE SUR). FORMULADA POR EL SEÑOR DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA, GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 181/002060)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la respuesta del Gobierno a una serie de preguntas.

La primera pregunta la formula el señor De Zárate y se refiere al estado de ejecución del plan directorio de Obras del Aeropuerto Reina Sofía. Hay tres preguntas formuladas por el señor De Zárate y yo no sé si desea que se tramiten conjunta o sucesivamente.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: Señor Presidente, como tienen un contenido diferente, es preferible plantearlas separadamente.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, se atenderá a los tiempos que marca el Reglamento.

Señor De Zárate, tiene la palabra para formular la primera de las preguntas.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Panadero, que ya tiene una relación podríamos decir que habitual con las autoridades de la isla de Tenerife, en relación con el Aeropuerto Reina Sofía, y que conoce perfectamente los problemas que surgieron en el aeropuerto en el mes de enero, cuando se produjo el cierre de dicho aeropuerto como consecuencia de socavones sucesivos, que ocasionaron problemas de cierta gravedad, lo que alteró, lógicamente, el funcionamiento del aeropuerto y el tráfico aéreo con Tenerife. Esta situación dio lugar a una visita de las autoridades del Ente Aeropuertos Nacionales, que mantuvieron una reunión con los parlamentarios canarios en el Gobierno Civil, en la cual se habló de plantear con inmediatez un plan directorio, respecto al cual es evidente la constatación de un cierto retraso, porque en el mes de enero se habló de que se presentaría el plan por las fechas de la Semana Santa, lo que, evidentemente, parecía un poco apresurado, pero luego, sin embargo, se retrasó un tanto.

En relación con las obras que empezaron a realizarse en el aeropuerto, motivadas por al ampliación de la actual terminal, que estaba lógicamente justificada por el plan directorio dado el incremento experimentado en el número de pasajeros, que en el año 1979, cuando

se inauguró el Aeropuerto, era de cuatro millones y, como se verá a continuación, actualmente son siete millones los pasajeros que constituyen el tráfico del Aeropuerto Reina Sofía.

En cualquier caso, lo que interesa en Tenerife, lo que justifica la solicitud de esta comparecencia, es que el señor Secretario General para los Servicios de Transportes pueda explicarnos, en estos momentos, el estado de ejecución del Plan Directorio.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero tiene la palabra para responder a la pregunta.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Gracias, señor Presidente.

En relación con la pregunta formulada, debo manifestarle que el plan director se encuentra ya finalizado y contempla una serie de actuaciones, a las cuales se ha llegado después de realizar los pertinentes estudios y consultas con todos los sectores interesados, muy especialmente con las instituciones insulares. Este Plan, que se desarrollará dentro del espacio físico que en estos momentos representa el actual aeropuerto, tiene previstas una serie de actuaciones. Las más importantes son: mejoras en el campo de vuelos; ampliación de la plataforma de estacionamiento; en un futuro que, de mantenerse las previsiones de crecimiento de tráfico, se situaría en el entorno de unos diez años, la construcción de una segunda pista; remodelación del edificio terminal actual de pasajeros; construcción de un nuevo edificio para facturación; un edificio terminal para mercancías. Es decir, una serie de elementos que tienen también unos presupuestos previstos que puedo facilitar a S. S. para no declinárselos con las cifras, lo que probablemente alargaría mucho la comparecencia y sería complicado tomar los datos, con los cual esperamos dar respuesta a la problemática existente en Tenerife respecto al aeropuerto. Debo manifestarle también que todo el sistema aeroportuario de las Islas Canarias es una de las principales preocupaciones del Ministerio y, por ende, de la Secretaría General, por cuanto somos conscientes de la enorme importancia que tiene para el desarrollo económico de las islas.

Si le parece bien a S. S., al final de la comparecencia le facilitaré el desglose por renglones, de las previsiones que están contenidas en el plan director, del que podrá deducir cuáles son las distintas actuaciones previstas. Debo señalarle que, evidentemente, las cifras que aparecen en este cuadro al que hago referencia son las previsiones de actuación del Ente Público AENA, que, como saben, no depende de los presupuestos, actúa —digamos— autofinanciándose y, consecuentemente, éstas, como todas las previsiones, tienen un cierto grado de incertidumbre en el sentido de cómo puedan desarrollarse las evoluciones de tráfico, los ingresos, los costes, etcétera, pero, en definitiva, constituyen una planificación cerrada y perfectamente definida del desarrollo del aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Zárate, tiene la palabra para turno de réplica.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: Señor Presidente, lógicamente, lo que me interesa son los documentos que el señor Secretario General ha tenido la amabilidad de traer y que contienen las cifras de ejecución del Plan.

— **SOBRE CIFRA DEL TRAFICO DE PASAJEROS DE LOS AEROPUERTOS DE MADRID, BARCELONA, PALMA DE MALLORCA, LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, REINA SOFIA (TENERIFE SUR) Y LOS RODEOS (TENERIFE NORTE) EN EL AÑO 1991. FORMULADA POR EL SEÑOR DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA, GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 181/002061)**

— **SOBRE TIPOS DE CLASIFICACION EXISTENTES EN LOS AEROPUERTOS NACIONALES, ASI COMO CRITERIOS ADOPTADOS PARA LA DETERMINACION DE LOS MISMOS Y PARA EL AEROPUERTO REINA SOFIA (TENERIFE SUR). FORMULADA POR EL SEÑOR DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA, GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 181/002062)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Zárate, tiene la palabra.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: Señor Presidente, voy a pasar a formular las dos preguntas siguientes, que, en realidad, aunque aparentemente son diferentes, guardan una íntima conexión. Todo proviene del pasado verano, cuando se produjo cierta alarma en la opinión pública de Tenerife como consecuencia de la entrada en vigor de un reglamento comunitario, concretamente el Reglamento número 3925/1991, que regulaba, entre otras cuestiones, determinados aspectos que afectaban a los aeropuertos comunitarios calificados como de carácter internacional. En aquel momento corrió el rumor en los medios informativos de que el Aeropuerto de Tenerife Sur no iba a quedar ubicado, a efectos de los reglamentos comunitarios, en la categoría de aeropuerto comunitario de carácter internacional, lo que motivó que las autoridades insulares se dirigieran con cierta premura a las autoridades del Gobierno de la nación, precisamente en relación a esta circunstancia de la posibilidad de que el Aeropuerto Reina Sofía no quedara englobado en la categoría de aeropuerto internacional. En tal sentido tengo aquí, por ejemplo, la copia de una carta del señor Panadero, de 13 de octubre, dirigida al Presidente del Cabildo, en la que da a entender que no existen fundamentos que puedan justificar la posibilidad de que el Aeropuerto Reina Sofía no obtenga esa calificación de aeropuerto internacional. Incluso el señor Ministro del Departa-

mento, en contestaciones a diversos parlamentarios, manifiesta la intención de mantener en el futuro —cito literalmente— la calificación internacional del sistema aeroportuario, a efectos de su consideración como frontera exterior, a partir del momento en que entren en plena aplicación tanto los acuerdos de Schengen como el tratado sobre fronteras exteriores comunitarias.

Asimismo en relación con las cifras de tráfico de lo que se ha venido en llamar como unidad aeroportuaria, fueron las propias autoridades de AENA las que hicieron ver a la opinión pública la consideración del Aeropuerto de Los Rodeos (Tenerife Norte) como una unidad junto al Reina Sofía, es decir, que se complementarían o podrían, de alguna manera, entrar en funcionamiento uno en sustitución de otro, de tal forma que el tratamiento desde el punto de vista de AENA era considerar una unidad aeroportuaria, con lo cual también nos interesaría conocer las cifras relativamente actualizadas, y nadie mejor que el señor Secretario General para darnoslas.

Aunque no viene literalmente no puedo perder la oportunidad de plantear al señor Panadero, si puede contestarme a la posibilidad de exigencia de tasas a los viajeros que se trasladan a Canarias, porque estas tasas podrían chocar a lo mejor con el régimen de no aplicación de fiscalidad que existe en el archipiélago y concretamente, dentro del territorio comunitario, quedar fuera, donde no se aplica el Impuesto sobre el Valor Añadido, y si esa posible exigibilidad de tasas para los viajeros pudiera chocar con el carácter exento en fiscalidad de que disfruta el archipiélago canario.

El señor **PRESIDENTE**: Interpreto que formula usted la pregunta que figura en el orden del día como número 3.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: También daba pie, por economía parlamentaria, a que el señor Secretario General pudiera contestar a la segunda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero tiene la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Respecto a las cifras que se piden en lo que figuraba como segunda pregunta, nuevamente, si S. S. no tiene inconveniente, vía Presidente entrego un cuadro donde aparecen, de todos y cada uno de los aeropuertos de los que se pedían datos, las cifras de tráfico doméstico internacional desglosado en regular y chárter de los años 1990 y 1991, donde se puede apreciar el efecto que supuso en el año 1991, en términos generales, la crisis del Golfo con la retracción de tráfico. En el año 1992, pese a que no se pedía, estos tráficos, en términos generales han crecido sustancialmente a lo largo del primer semestre, digamos han vuelto a la senda del año 1990, eliminada la excepción de 1991, si bien se aprecian tendencias de ralentización en el crecimiento de los tráficos como consecuencia de la crisis económica mundial

en la cual estamos. Le facilito los datos, porque nuevamente me parece que puede ser horroroso para S. S. aguantarme una lectura de todas y cada una de las cifras.

Por lo que se refiere al tema de la clasificación del Reina Sofía, S. S. ha señalado perfectamente la cuestión. Yo creo que fue un elemento de alarmismo social totalmente injustificado. En ningún momento se ha planteado por la Administración cambiar el status de Aeropuerto Internacional de Tenerife Sur. Es más, la idea que existe en el Ministerio, respecto a esta clasificación de aeropuertos comunitarios de carácter internacional, es mantener como internacionales todos los que en este momento son y sólo si en un futuro cualquier elemento pudiera influir en una restricción del número de aeropuertos, plantearse algún tipo de reducción, sin que en ningún caso ello se haya planteado tanto para el Aeropuerto de Tenerife como para el de Gran Canaria ese cambio de clasificación.

Por lo que se refiere al esquema, también estamos planteando la posibilidad de presentar oficialmente en Bruselas la definición de sistema aeroportuario para los dos aeropuertos de Tenerife, lo cual permitiría, dentro del Reglamento de asignación de «slots» que se está discutiendo en la Comunidad, la posibilidad de un tratamiento conjunto y, por tanto, un mejor aprovechamiento del espacio aeroportuario y de las capacidades de los aeropuertos para atender los tráficos, permitiendo incluso un encaminamiento de estos tráficos que sea acorde con el destino final, especialmente en el caso turístico, de los grupos y, por tanto, pueda conseguir reducciones importantes de costes y aumentar la competitividad turística de la isla.

Por lo que se refiere a la tasa, yo creo que nos encontramos en uno de esos casos en donde el lenguaje quizá no sea muy adecuado a la definición jurídica precisa. La tasa a la que S. S. hace referencia yo creo que se refiere a la tarifa comúnmente denominada tasa de utilización de infraestructuras aeroportuarias para la salida, que en estos momentos, de no existir ninguna modificación, estaría fijada para los vuelos nacionales, si no recuerdo mal, en unas 580 pesetas. Esto no es una tasa; es un precio que viene definido por la utilización de las instalaciones existentes. De hecho, esa misma tasa o tarifa, como se le quiera denominar —tasa es el lenguaje coloquial— existe para los vuelos comunitarios y no existía, no se venía percibiendo para los vuelos domésticos en el esquema ya que el organismo autónomo, el extinto organismo autónomo Aeropuertos Nacionales tenía una vinculación con el presupuesto y, por decirlo de alguna forma, existía una cierta subvención implícita en ese sentido.

Esto, por otro lado, es algo que forzosamente habría que ir modificando para adaptarlo a la eliminación de diferencias dentro de los vuelos domésticos comunitarios, y tenemos previsto en estos momentos que el día 1.º de enero comience la exigencia de dicha tasa, si bien teniendo en cuenta la especial dificultad con que vienen operando las compañías de transporte aéreo, la cri-

sis que se ha instalado en estos momentos en el conjunto del sector aéreo y sus repercusiones en el plano económico está previsto considerar a la baja las cifras que le he dicho, con objeto de hacer un proceso de adaptación y de graduación de la repercusión de esa implantación que sea compatible con la situación del transporte aéreo en general y que, además, permita una especial consideración de un tema que en Canarias —como mucho mejor S. S. que yo conoce— tiene una enorme sensibilidad, que es la doble insularidad que se llama, la necesidad de desplazamientos internos que serían objeto de una especial consideración perfectamente compatible con el derecho comunitario.

Creo haber respondido a los temas que se habían planteado.

El señor **PRESIDENTE**: El señor De Zárate, para turno de réplica, tiene la palabra.

El señor **DE ZARATE Y PERAZA DE AYALA**: A la vista de las declaraciones del señor Secretario General, sobre todo en la última parte de su exposición, donde quiere dar a entender que la tasa o es un elemento de fiscalidad, sino que viene a ser una contraprestación de servicios, parece decir que en realidad es un precio, me queda la duda, si me lo puede precisar porque no lo oí bien en cuánto está cuantificado actualmente. La impresión es que, de aplicarse el 1.º de enero, sería una cantidad inferior, pero cuando dijo, no sé si fueron 500 pesetas o dijo 550, no entendí muy bien.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Salvo error por mi parte, creo que son 580 pesetas lo que está cuantificado. Me puedo equivocar en la cifra de las decenas, pero me suena que son 580.

— **SOBRE INVERSION REALIZADA EN INFRAESTRUCTURAS POR EL ENTE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA, A 31-8-92, EN CADA UNO DE LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES, DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1991. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 181/002025)**

— **SOBRE CAUSAS QUE HAN MOTIVADO UN CRECIMIENTO EN LA CONSIGNACION TOTAL, RESPECTO A LA CIFRA INICIALMENTE PRESUPUESTADA, DEL SERVICIO 34 —DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL—, EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1992. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 181/002027)**

— **SOBRE OBRAS DE CONSTRUCCION Y EQUIPAMIENTO QUE SE ESTAN LLEVANDO A CABO EN EL CENTRO DE SEGURIDAD MARITIMA INTEGRAL DE GIJON, DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1992. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 181/002026)**

— **SOBRE CONTRATOS DE ASISTENCIA TECNICA FIRMADOS PARA LA ENAJENACION DE INSTALACIONES Y REVERSION DE TERRENOS CON CARGO A LA CONSIGNACION PRESUPUESTARIA DEL PROYECTO NUMERO 89.23.005.0005 (ORDENACION E INSPECCION DE TRANSPORTE TERRESTRE), REFERIDO A LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1992. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 181/002035)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la pregunta que figura en el orden del día como número 4, que está formulada por el señor Camisón, y que se refiere a la inversión realizada en infraestructuras por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a 31 de agosto de 1992, en cada uno de los aeropuertos españoles, de acuerdo con las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para 1991.

El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sugeriría a la Presidencia agrupar la pregunta que en el orden del día viene con el número 4, que es la que acaba de anunciar S. S., más las que vienen señaladas con los números 5, 6 y 8, para hacerlas conjuntamente.

Luego, hacer separadamente la pregunta número 9, pero en este caso, dado que mi intervención en estas cuatro primeras preguntas va a ser lo más parca posible, rogaría a la Presidencia que tuviera un criterio de compensación para mi intervención en la pregunta número 9, que va a requerir más tiempo. ¿Le parece bien al señor Presidente la propuesta que hago?

El señor **PRESIDENTE**: Me parece bien. Formule las cuatro preguntas conjuntamente, pero ciñéndose a los temas que plantea en las preguntas.

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Por supuesto, señor Presidente.

Antes de empezar quiero dejar constancia, como suelo hacer, de que desde nuestro grupo continuamos contrastando la reticencia del señor Ministro a comparecer a nuestras preguntas y vemos que realmente el señor Ministro aparece en aquellos temas que él elige y no en los que elige la oposición. Esto se contrasta hoy una vez más.

Paso a sustanciar las preguntas, empezando, por supuesto, por saludar con toda cordialidad al señor Panadero. En relación con la primera pregunta recordará el señor Panadero que en los Presupuestos Generales del Estado para 1991 y concretamente en el anexo de inversiones reales y programación plurianual figura el organismo 203, Aeropuertos Nacionales, dentro del programa 515 A, infraestructura de aeropuertos, con una inversión para 1992 destinada a edificaciones por importe de 14.434,2 millones de pesetas. Preguntamos al respecto cuál ha sido la inversión realizada por AENA en infraestructuras, sobre todo en edificaciones, según conceptos. Decíamos en la tramitación de nuestra pregunta que a fecha 31 de agosto de 1992, pero habida cuenta del retraso que ha tenido la tramitación de esta pregunta, que se ve ahora, le rogaría que nos diera, si es posible, los datos actualizados a la fecha en cada uno de los aeropuertos españoles. Eso como norma general.

Más concretamente, usted, señor Panadero, tendrá conocimiento de que una de las partidas que ha sido invertida por el Departamento, se llama asistencia técnica para la redacción del siguiente proyecto: construcción de un aparcamiento de vehículos en varias plantas frente a la terminal nacional en el Aeropuerto de Barajas. Usted estará de acuerdo conmigo en que no es la redacción del proyecto y sus honorarios ni siquiera los correspondientes a un anteproyecto, y tampoco a un informe previo. Significa una simpleza, puesto que es la asistencia técnica a un proyecto sencillo que podría redactar cualquier estudiante que inicia una carrera técnica.

Hubo una fecha de presentación para esta acción, el 28 de agosto pasado; cumplió la apertura el 8 de septiembre y se adjudicó a Promoción de Infraestructuras, una determinada empresa, en 72 millones de pesetas para un presupuesto ofertado por la administración de 90 millones; es decir, que se adjudicó con una baja del 20 por ciento. Hubo una publicidad realmente muy escasa, creemos nosotros, se limitó, según nuestros datos, a un simple anuncio en el periódico «El País» a mediados de agosto. Respecto a esta acción que va incluida en la partida que preguntamos, nos interesaría conocer, señor Panadero, si nos puede confirmar estos datos. Segundo, si no le parece que estos 90 millones calculados por el Gobierno o incluso la cifra de adjudicación, 72 millones para el simple asesoramiento de un simple proyecto de edificio, es excesiva. Si entiende que el anuncio en agosto y de una forma tan estricta era por un intento de que pasara desapercibido. Si tiene conocimiento al respecto de alguna financiación irregular en esta acción y si ahora no tiene datos, por favor, le rogaría que nos los enviara a la mayor urgencia posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, el tema que plantea no lo encuentro de las preguntas formuladas. Casi voy a preferir que se formulen las preguntas una a una y con arreglo al Reglamento, porque si nos va-

mos a salir de los temas que se plantean me parece que es un mal sistema. Usted agrupa las preguntas, pero luego formula preguntas que no están y así va a ser muy difícil que el señor Panadero pueda contestar a cosa tan detallada como la que S. S. acaba de plantear.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, comprendo su actuación al estar reglando esta sesión de la Comisión en el sentido de que tenga cierta tendencia a ver en mi caso que intento salirme de la cuestión, pero no es así justamente en este caso, porque en la pregunta que figura con el número 4 del orden del día dice claramente: cuál ha sido la inversión realizada en infraestructuras de aeropuertos nacionales y justamente en edificaciones, que entra dentro del tema que he tratado, edificaciones relacionadas con el Aeropuerto de Barajas y justamente en este ejercicio.

Si le parece pasamos a la siguiente pregunta. Los créditos inicialmente aprobados en los Presupuestos Generales del Estado para 1992, en el programa 515 B, explotación del sistema de circulación aérea para el servicio 34, Dirección General de Aviación Civil, de la sección 17, se elevaron a 4.817 millones de pesetas. No obstante, el crédito total para este mismo programa y servicio en el año en curso asciende a 18.110 millones de pesetas, lo que equivale a un incremento del 276 por ciento sobre las dotaciones inicialmente consignadas, repito, incremento del 276 por ciento. Ante ello preguntamos cuáles han sido las causas que han motivado tan espectacular crecimiento de la consignación de este servicio respecto a la cifra que inicialmente se presupuestó, porque entendemos que no es de recibo esta falta de previsión y se confirma lo que venimos denunciando tantas veces en esta Comisión y a lo largo de los debates presupuestarios; estamos convirtiendo los Presupuestos del Estado en un cheque en blanco para que luego el Ejecutivo los aplique separándose radicalmente de aquello que aprobaron estas Cámaras.

La siguiente pregunta se refiere a que en los Presupuestos Generales del Estado para 1992 y en el anejo de inversiones reales y programación plurianual, figura el programa 514 A, seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, el servicio 32, de la Dirección General de la Marina Mercante y justamente el proyecto 91.23.007.0015, concretamente construcción y equipamiento del Centro de Seguridad Marítima Integral de Gijón, con una dotación de 800 millones de pesetas. Sobre este tema preguntamos cuáles son las obras de construcción y equipamiento que se están llevando a cabo en el expresado Centro de Seguridad Marítima Integral de Gijón, con cargo a la dotación presupuestaria para este ejercicio económico.

La siguiente pregunta, que es la última de este primer bloque, se refiere también a que en los Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio, y concretamente en el anexo de inversiones reales y programación plurianual, de la Sección. 17 que venimos analizando, figura dentro del programa 513 C, ordenación e inspección del transporte terrestre, servicio 31,

correspondiente a la Dirección General de Transporte Terrestre, el proyecto 89.23.005.0005, contratos de asistencia técnica para la enajenación de instalaciones y reversión de terrenos. Preguntamos qué contratos de asistencia técnica se han firmado para la enajenación de instalaciones y reversión de terrenos con cargo a esta consignación presupuestaria.

Esto es todo, de momento, señor Presidente, en este primer bloque.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero tiene la palabra para responder a las preguntas planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): En relación con la primera pregunta, voy a facilitar a S. S. un cuadro que traía en la misma línea de la anterior, donde viene desglosada la inversión realizada en edificaciones por aeropuertos a 31 de agosto, como decía la pregunta. Por supuesto no habría ningún problema en actualizar estos datos pero, como comprenderá, no se lo puedo decir de memoria por cada uno de los aeropuertos y con las cantidades contratadas y certificadas.

Como S. S. conoce, en el mes de noviembre del año 1991, se produjo la subrogación, por decirlo así, del ente público AENA en la actividad que venía realizando el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, de tal forma que del presupuesto del organismo autónomo del año 1991, que era de 30.000 millones —si quiere le doy la cifra exacta, que es 30.227.850.000 pesetas—, se realizó un total de 29.443.957.000 pesetas, de los cuales el ente público AENA realizó en ese período de noviembre y diciembre un total de 7.790.197.000 pesetas.

Respecto a las cifras del año 1992, como usted conoce, el ente público AENA funciona con independencia presupuestaria, a través de su propia autofinanciación y las cantidades consignadas para cada una de las partidas están en el cuadro que entrego al Presidente para que se lo traslade, si a usted le parece bien, por no recitar toda una letanía de cifras que me parece harían además de difícil, que fuera notablemente aburrido.

En cuanto a lo que me señala sobre el tema de la contratación de Barajas, no puedo contestarle, porque no me lo he preparado a fondo, pero sí a alguno de los elementos que usted plantea. En primer lugar, el tema de la publicidad. El ente público que, como le digo, no depende de los presupuestos, sino que es una sociedad aparte de los mismos, puesto que no recibe dinero de ellos, viene anunciando todos los concursos que plantea, bien sea de servicios bien sea de obras, mediante publicación en un conjunto de medios de comunicación y con suficiente antelación para permitir una concurrencia de ofertas que persiga y que, en suma, consiga una mejora de las condiciones en las que contrata dichas contraprestaciones. La mecánica de publicación y de difusión de estos contratos ha sido siempre la misma, no hay ninguna excepción.

Respecto al tema que se plantea del mes de agosto, tengo que felicitarle de que el ente público también

trabaje en agosto, que me parece un elemento sumamente positivo. Es evidente que hay personas dentro del ente que tomarán sus vacaciones en ese mes, pero es evidente también que hay otros servicios que no las toman y, por tanto, que en la mecánica normal se publiquen concursos en los meses de agosto, julio o septiembre como en el mes de enero, me parece absolutamente correcto.

La asistencia técnica a que se hace referencia es normalmente la redacción del proyecto con todos los equipamientos necesarios. Por tanto, si la evaluación se ha hecho en un total de 90 millones, la asistencia no es una cifra escandalosa ni mucho menos y está en consonancia con la obra y el proyecto al que se hace referencia. Sin en ese concurso abierto a la concurrencia se ha fijado el precio en 72 millones, teniendo en cuenta el alto nivel de competitividad y de concurrencia que existe en estos momentos dentro del mercado de las empresas consultoras o constructoras, me parece absolutamente normal. Por tanto, no veo ningún aspecto especial de los que usted hace referencia y, desde luego, me parece que algunas de las insinuaciones sobre financiación extrañas no tienen absolutamente ningún pie, base o fundamento, por lo menos que nosotros conozcamos. Si usted conoce alguna, sería bueno que lo dijera y, además, si considerase que alguna actuación fuese punible en el plano legal, que lo denunciara en su marco. En todo caso, puedo garantizar la más exquisita de las transparencias, tanto en la evaluación del coste de la actuación como en la concurrencia. Le puedo facilitar datos complementarios de los que, evidentemente, no dispongo en estos momentos. No le puedo decir —porque no lo sé de memoria y como no figuraba explícitamente en la pregunta no lo he podido preparar— el número de empresas que se presentaron, cuáles fueron las distintas ofertas y la cuantía con que concurrieron a dicho concurso.

Por lo que se refiere a la pregunta que hacía referencia al incremento de consignaciones en los presupuestos de la Dirección General de Aviación Civil, comprendo la sorpresa de S. S., pero me parece que lo va a entender perfectamente. En la confección de los presupuestos del año 1991 había un supuesto implícito que era el hecho de que por parte de AENA se asumiera antes del día 1.º de enero de 1992 la totalidad de las competencias de aeropuertos, que había tenido lugar el 1.º de noviembre de 1991, y las de navegación aérea. Por tanto, las partidas presupuestarias correspondientes a la navegación aérea en aquellos aspectos en los que AENA ostentaría las competencias, figuraban en los presupuestos de AENA. Una serie de dificultades técnicas insoslayables hicieron imposible el hecho de que AENA pudiera realizar esa asunción de competencias en las fechas previstas y, por tanto, fue necesario aplazar en el tiempo ese proceso, lo cual produjo una situación de desencaje formal de tipo presupuestario, en el sentido de que una serie de actuaciones cuyas rúbricas presupuestarias figuraban en AENA no las desarrollaba ese organismo como consecuencia del retraso en

la asunción, sino que era la Dirección General de Aviación Civil quien debía efectuarlas. Consecuentemente, fue necesario instrumentar unos ingresos desde AENA al presupuesto para generar crédito en Aviación Civil que permitiese a dicha Dirección General asumir el coste de las actuaciones que venía prestando por ese retraso en la incorporación o asunción de competencias por parte de AENA. Consecuentemente, lo que a S. S. le extrañaba no es sino simplemente el hecho de un trasvase interno de la partida destinada a los mismos fines para adecuarse a ese proceso insoslayable, técnicamente imposible, de cerrar en los plazos que estaba previsto que AENA asumiera la competencia. Como ya conoce, desde noviembre de este año se ha cerrado el ciclo y, por tanto, el proceso que produjo esta especie de crecimiento inexplicable de los gastos de Aviación Civil, cuya razón le he explicado, ha quedado solventado.

Igualmente, junto a este trasvase de créditos o este ingreso para generar crédito por parte de AENA en el capítulo correspondiente de Aviación Civil, se produjo también un incremento de los créditos iniciales por la incorporación, autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, de los remanentes de crédito comprometidos por operaciones de capital y corrientes al cierre del ejercicio presupuestario de 1991.

La siguiente pregunta a la que S. S. hacía referencia, es el tema de las obras de construcción y equipamiento en el centro de Gijón, cuya dedicación se pretende sea la formación en técnicas de seguridad marítima y muy concretamente de los aspectos referentes a la lucha contra incendios y supervivencia en el mar. Debo decirle que la inversión en obra de construcción correspondiente a 1992 tiene el siguiente desglose: para el Centro de Seguridad Marítima Integral, 216.754.464 pesetas, en un concurso del cual fue adjudicatario Dragados y Construcciones; adicionalmente existe un contrato de asistencia técnica de dirección de obra cuyo adjudicatario fue la empresa Insetra y Cotas, unión temporal de empresas, por un importe de 39.333.886 pesetas, y, finalmente, existe otro contrato de control de calidad por un montante de 25.365.070 pesetas, que también fue adjudicado en un concurso público, con todas las garantías de publicidad, concurrencia, etcétera, a la empresa Cotas Internacional, sociedad anónima.

Por otro lado, y dada la importancia que este centro tiene en el conjunto de la formación profesional de nuestros marineros y su adecuación para encontrar puestos de trabajo, tanto en la flota española como en la comunitaria y en la internacional, se ha producido una aceleración en la ejecución de la obra a fin de proceder a la inauguración del centro en la primera mitad del próximo ejercicio y, como consecuencia de esta aceleración, se ha tramitado un reajuste de anualidad en la obra cuyo importe es de 270.766.446 pesetas, lo que hace que la inversión total durante el actual ejercicio se evalúe en un montante de 552.219.866 pesetas. Tengo aquí, por si interesa a S. S., el desglose de las obras

del centro con las partidas efectuadas hasta el mes de septiembre de 1992; no sé si serán de interés desgloses tan específicos.

Igualmente, debo señalarle que la siguiente partida prevista es para el equipamiento, porque hasta aquí estamos hablando de, digamos, la obra civil. El equipamiento de este centro aún no se ha iniciado, pero esperamos poderlo completar a la mayor brevedad posible.

Finalmente, en la última de las preguntas, hacía referencia S. S. a unas actuaciones de asistencia para la enajenación y reversión de terrenos con cargo a los presupuestos del Estado. Quiero señalarle que en el contexto de lo que estamos hablando, como usted conoce, existe, un plan de ferrocarriles, de Primo de Rivera, que continuó indefinidamente en cuanto a su, digamos, validez jurídica, pero no así en cuanto a las actuaciones, que hace muchísimos años que dejaron de llevarse adelante, y que fue derogado, si no recuerdo mal, con las disposiciones derogatorias de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 1987. Consecuentemente, para estos terrenos que en su día fueron objeto de expropiación o compra —y me estoy remontando en muchos casos a los años treinta y posteriores—, convenía poner en marcha un proceso para, de acuerdo a la legalidad vigente, proceder a la reversión en los casos que fuera necesario y, en su caso, una vez finalizado el proceso de reversión, dado que los terrenos serían de Patrimonio, tras su identificación, poder proceder, a la pertinente enajenación.

Los contratos que se han hecho han sido unos contratos que lo que han pretendido ha sido identificar los terrenos que estaban afectos a esos planes ferroviarios, que en algunos casos habían sido objetos de actuaciones y en otros no, identificar a los titulares de los terrenos que podían ser objeto de reversión y, en definitiva, levantar el plano de propiedad de estos terrenos. Esto se empezó a hacer, creo recordar, en los años 1990 y 1991, de forma que en este año 1992 no se ha firmado ningún contrato, sino que las partidas que se han empleado han sido el pago de los contratos plurianuales que habían sido firmados en años anteriores. En este año 1992, las partidas pagadas han sido para el contrato de reversión de los terrenos entre Baeza y Albacete, por 11.900.000 pesetas; entre Albacete y Utiel, por 3.800.000 pesetas, entre Teruel y Mequinenza, por 18.237.000 pesetas; es decir, partidas de este orden y que afectan a este conjunto de ferrocarriles.

Con las actuaciones que están actualmente en marcha se finalizará el proceso de identificación de los terrenos, de identificación y tramitación de las reversiones pertinentes en los casos que existen derechos por parte de las personas normalmente derechohabientes de los en su día titulares, y se procederá a entregar a la Dirección General del Patrimonio la identificación plena de los terrenos que quedan de titularidad estatal al efecto de que por ella se les dé la finalidad que se considere adecuada. Si tiene interés puedo facilitarle la relación de las cantidades pagadas, pero quiero se-

ñalarle que no se ha producido ninguna enajenación de terrenos salvo las referidas a reversiones, en las cuales se está procediendo, de acuerdo con la valoración de esos terrenos, a revertirlos, previo pago de su valor, a las personas que tenían derecho a ello y, una vez finalizado este proceso, que espero pueda concluir este año, se pasará toda la información disponible a Patrimonio para que realice las actuaciones pertinentes. En este sentido, existe interés por parte de algunas comunidades autónomas en que los terrenos puedan ser mantenidos para creación de sendas verdes o para que ciertos terrenos en estaciones puedan ser vendidos o cedidos a los ayuntamientos para, aprovechando las estaciones donde existen, utilizarlas para instalaciones comunes de los correspondientes ayuntamientos. Es decir, existe una amplia panoplia que recorre toda la geografía de la piel de toro como consecuencia de esa extensión de plan de ferrocarriles de 1929 al que hacía referencia.

Espero haber contestado a todas sus preguntas; en todo caso, estoy a su disposición para ampliar la información que estime pertinente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, en turno de réplica.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solamente quería rogar a la Presidencia que me haga llegar los datos que le entregó el señor Panadero respecto a alguna de las cuestiones planteadas por este Diputado.

En relación con el tema del edificio del Aeropuerto de Barajas, el señor Panadero sugiere otras acciones, que no ésta, respecto a ese tema. Yo quiero decirle que encuentro perfecta sintonía entre su sugerencia y la intención de este Grupo que, efectivamente, va a realizar otras iniciativas parlamentarias en relación con ese tema.

En cuanto a la última cuestión que ha planteado, sobre los contratos de asistencia técnica, yo le rogaría que, si es posible, nos haga llegar lo más pronto que pueda, la relación completa de todos esos contratos.

Esto es todo, señor Presidente.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Simplemente decir que por vía de la Presidencia le haré llegar el conjunto de contratos que fueron establecidos para estos estudios de reversión, con el montante de cada una de las cantidades.

— **SOBRE INTENCION DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES EN ORDEN A COLABORAR EN LAS INICIATIVAS NECESARIAS PARA LA ACTUALIZACION DE LA NORMATIVA EN MATERIA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN AUTOCAR. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR** (Número de expediente 181/002080)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente pregunta, la que figura con el número 9 en el orden del día: intención del Ministro de Obras Públicas y Transportes en orden a colaborar en las iniciativas necesarias para la actualización de la normativa en materia de transportes de pasajeros en autocar, que ha sido planteada por el señor Camisón. Tiene la palabra para formularla.

El señor **CAMISON ASENSIO**: La situación, según se ha publicado, es que, aproximadamente, uno de cada tres autobuses infringe las normas del Gobierno, lo cual se deduce de una inspección especial llevada a cabo según se ha hecho público durante el pasado mes de mayo durante tres días, de donde se desprende que en esta prueba realizada en el corredor del Mediterráneo, de 1.880 vehículos controlados, nada menos que 612 vehículos faltaban a esas normas.

Así estaba la cuestión, cuando ocurrió el trágico accidente de la segunda quincena de agosto en Torreblanca (Castellón), donde perdieron la vida nada menos que 45 usuarios. Eso produjo el debate público sobre los graves problemas que aquejan a este sector, referidos, por ejemplo, a la existencia de lo que se viene denominando presencia de *autocares piratas*. Este accidente hizo que el país tomara conciencia de la gravedad de la situación y que la legislación existente no es suficiente en estos momentos para garantizar el derecho de todo consumidor a su salud y a su seguridad. Asimismo, este accidente puso de manifiesto innumerables irregularidades que venían practicándose por una parte de las empresas de autocares —quiero recalcar que sólo por una parte—, porque la inmensa mayoría de empresarios creo que lo hacen correctamente, pero esa parte es la que está enturbiando la cuestión.

Todo esto demuestra la necesidad de una normativa más estricta que regule un sector que tiene trascendencia en el país, con cerca de veintisiete mil autocares con algún permiso de circulación emitido por el Ministerio, a los que habrá que sumar cerca de 5.000, con permisos emitidos por los respectivos departamentos autónomos y locales, y otros 5.000 ó 6.000 que puede considerarse están en situación más o menos alegal o ilegal con el consiguiente riesgo para la salud y seguridad de los mismos y de los ciudadanos.

Se ha visto que las irregularidades más frecuentes era evadir sus impuestos e incluso un intento de utilización de piezas usadas, siendo el caso más corriente el de neumáticos recauchutados, lo cual es un riesgo que podía afectar a un abuso de estos *autobuses piratas* del orden del 30 ó 35 por ciento. Esto, además, se veía entorpecido por la existencia de un negocio floreciente que era una red de soporte paralela de venta de billetes, incluso en bares y en otros lugares.

Esta situación de ilegalidad, entendemos que se escapa de las inspecciones rutinarias actuales y por tanto habría que hacer algo, que podría ser la realización periódica, cada año, de un cruzado de datos entre los autocares matriculados en Tráfico, con los registros de

los departamentos, tanto del Gobierno central como autónomos y locales, con los permisos de conducir que desvelaran todas estas prácticas ilegales.

En segundo lugar, nosotros creemos que, de acuerdo con lo que establece la Ley 26/1984, de 19 de julio, general para la defensa de los consumidores y usuarios, sería preciso un control más estricto de calidad, que se debería hacer periódicamente mediante controles en puntos establecidos estratégicamente para detectar estas posibles infracciones. También sería preciso un nuevo control de calidad con permanente cruzado de datos a través de los centros de Inspección Técnica de Vehículos, las ITV, llegando incluso a la paralización en aquellos casos que no se cumplieran las normas.

Esta normativa del sector debería incluir la obligación de las empresas de someterse a revisiones semanales, o por lo menos trimestrales en las ITV, repito, a no utilizar piezas usadas, como es el caso sangrante de los neumáticos recauchutados, la implantación en un plazo corto de la adaptación de todos los autocares del país a esta normativa y someterse a la varilla de seguridad. Creo que es el momento oportuno de poner remedio a la situación. Todo ello nos lleva a preguntar si estaría dispuesto el Gobierno a llevar adelante este tipo de actualización de la normativa para el transporte de pasajeros en autocar en orden a aumentar la seguridad de los usuarios.

Comprendo que hay otro tipo de normas que se escapan al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como pueden ser aquellas que puedan corresponder al Ministerio de Industria, pero entiendo que estamos ante un Gobierno solidario —todavía solidario, creo yo—, y, por tanto, yo le pregunto si como miembro de un Gobierno solidario puede contestar, por ejemplo, a cuándo tiene el Gobierno prevista la homologación del sistema de protección y dictar las normas correspondientes y por qué a estas fechas el Gobierno todavía no ha obligado a los constructores de autocares a cumplir, por ejemplo, algunos reglamentos, como puede ser el Reglamento 66 de Ginebra, asumido por el Gobierno español en el año 1991, luego ya era hora de que se hubiera hecho algo.

En relación con los autobuses de pequeña capacidad, hasta 16 plazas, en su momento, el Gobierno de nuestro país consideró insuficiente el Reglamento de Naciones Unidas, número 52, derivado del Acuerdo de Ginebra de marzo de 1958. A partir de ese momento, España ha iniciado los trámites, según se nos ha indicado ya en alguna iniciativa, para solicitar la adhesión a este Reglamento, proceso que, según se nos ha dicho, se llevará a cabo a lo largo de este año. De todas formas, vemos que empiezan a surgir acciones a raíz de esta inquietud y nos preguntamos por qué no se ha hecho antes.

En cuanto a la normativa que regula los autobuses de dos pisos, España junto con el Reino Unido, ha presentado en el grupo de trabajo, según también se nos ha dicho, un texto completo para que sea discutido este año, si es posible, y, si no, a lo largo de 1993, en un

conjunto de reglamentos de seguridad de autobuses de estos tipos, sobre todo en lo que se refiere al habitáculo que es lo que produce más accidentes, y también nos hacemos la pregunta de por qué ahora y no antes. Lo mismo podemos decir del Reglamento que afecta a componentes, como puede ser la resistencia de los asientos y sus anclajes, justamente el número 80 derivado del Acuerdo de Ginebra, donde se nos ha dicho que ahora es cuando España ha iniciado el proceso de adhesión. Vemos que todavía nos encontramos en esa dinámica y que estamos reaccionando como consecuencia de un accidente grave.

En cuanto al Reglamento internacional que cité, número 66 del Acuerdo de Ginebra, que complementa el número 36, la adhesión a este Tratado en los términos que se hace estaba prevista para el 6 de julio de este año. Sin embargo, pregunto si todo esto ya está vigente, o no.

Para terminar, señor Presidente, se nos ha dicho también que el 5 de agosto de este año se publicó en el «BOE» una orden por la que se actualizan las normas para aplicación de determinadas directivas de la Comunidad Económica Europea relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques y semi-remolques, así como las piezas de estos vehículos. Queríamos conocer si está vigente o no.

Finalmente, en relación con la fabricación de autobuses, también se nos ha dicho que la entrada en vigor para la homologación de este tipo de vehículos está prevista para 1.º de abril del próximo ejercicio. Vemos que se reitera siempre una movilización como consecuencia de todo esto, luego contrastamos que todo se ha venido haciendo tarde, mal y nunca.

Entonces, a la vista del acicate que supuso ese accidente, con 45 víctimas mortales, quisiéramos saber realmente ahora, en qué situación está y qué intención tiene el Gobierno para afrontar en su conjunto el grave problema que tiene este sector del transporte español.

Eso es todo de momento, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Me gustaría aclarar algunas de las partes de la exposición de su señoría por cuanto me parece que se produce un cierto confusiónismo que genera una notable alarma social injustificada entre aspectos que nada tienen que ver: una cosa es la existencia de tráfico piratas, tráfico clandestinos, tráfico no ajustados a la legalidad de la ordenación del sistema de transportes, y otra cosa es la seguridad de los autocares. Son dos cuestiones que nada tiene que ver. Los autocares que en términos generales utilizan los piratas y con los que trabajan los legales normalmente son idénticos, pueden haber sido comprados al mismo carrocerero y al mismo constructor de vehículos y, en principio, ello no introduce ningún tipo de inseguridad; sí un elemento de inseguridad

respecto a las vigencias de las normas de transportes, pero no respecto a la seguridad de los viajeros. Sería necesario matizar las cifras a las que ha hecho referencia sobre esos porcentajes. El Ministerio no solamente va a estar, sino que ha estado a la cabeza del pelotón a la hora de inmovilizar vehículos, de exigir el cumplimiento de la legalidad, de realizar todo tipo de actuaciones para erradicar estas conductas clandestinas y, de alguna manera, también, para movilizar y sensibilizar de la importancia que ello tiene a otras administraciones como las autonómicas. En este momento, ese factor de movilización se ha producido, pero por datos, por actuaciones, por iniciativas le puedo decir que a la cabeza del pelotón, de forma muy destacada, está el Ministerio, e incluso puedo decirle que sólo el Ministerio puede acumular muchas más actuaciones en esa defensa de la legalidad que el conjunto de las restantes administraciones públicas competentes por delegación del Ministerio.

En cuanto a las inspecciones de los vehículos, la normativa española —estoy haciendo referencia a la inspección técnica de vehículos— es absolutamente equiparable en intensidad, plazos, tiempo, etcétera, a la existencia en los países de la Comunidad y, en concreto, a un país que es conceptualizado como modelo de exigencia de niveles y parámetros de seguridad, que es Alemania. No existe ningún elemento de alarma social específica, e incluso la validez de las autorizaciones de transporte está sujeta a que la inspección técnica de vehículos esté pasada en fecha y condiciones. En el caso de que el vehículo sea detenido en carretera por cualquier causa, en la minoría infractora que en este sentido pueda existir, se puede realizar su inmovilización.

En la lucha contra la economía sumergida y la competencia desleal en el sector el Ministerio, a través de las órdenes ministeriales que se fundamentan básicamente en el desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, ha introducido el requisito del necesario visado de empresa, siendo condición para la continuidad de la actuación de la empresa el hecho de hacer frente a todas sus obligaciones legales de tipo fiscal, de carácter laboral y de seguridad social.

El tema fundamental al que hace referencia su señoría es la introducción de la normativa técnica que permite establecer mayores medidas de seguridad para lo que se llama la zona de seguridad del pasajero ante un posible vuelco del vehículo o cualquier incidencia que pueda desplazar la estructura, de tal manera que pueda producir un aprisionamiento de los viajeros. Debo decirle que ante un accidente de las características del que se produjo en agosto, probablemente no hay normativa técnica que la soporte. En el caso de un autobús que sale lanzado a ciento y pico kilómetros por hora y tiene un impacto, es absolutamente imposible garantizar que la estructura resistente pueda soportarlo. Sin perjuicio de que ése es un caso absolutamente excepcional, sí es necesario —el Ministerio venía insistiendo y trabajando en colaboración con el Ministerio de

Industria— desarrollar una normativa técnica que permita exigir a las carrocerías un mayor grado de resistencia fundamentalmente respecto al vuelco, dado que si bien se había avanzado de manera muy notable en la estabilidad de las carrocerías, sin embargo en esta línea el avance era ciertamente reducido. Al mismo tiempo era necesario llevar adelante avances en este sentido dentro de un marco general de normativa industrial en marcos supranacionales.

El Ministerio de Industria ha estado trabajando en ese sentido como competente en estas materias, hasta conseguir sacar adelante la correspondiente normativa internacional que va a entrar en vigor en nuestro país, no como consecuencia de este accidente, sino de un proceso mucho más antiguo en el que se venía trabajando. Como comprenderá su señoría, desde agosto hasta abril, que empieza a implantarse, o el plazo límite que se da hasta junio de 1994 para los vehículos de nueva matriculación, era absolutamente imposible que este reglamento pudiera realizarse de un día para otro si no fuera el fruto de actuaciones que vienen desde muy lejos y mucho menos, por supuesto, que se pudiera producir a nivel internacional. Sin perjuicio de estas fechas, que son absolutamente necesarias para permitir a la industria adaptar sus procesos de fabricación a la implantación de esta nueva normativa, el Ministerio, por la vía de los pliegos de bases de la convalidación de las líneas regulares al amparo de lo previsto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, ya venía estudiando la introducción negociada con los concesionarios, con plazos y fechas, de que la sustitución de los actuales vehículos que vienen prestando estos servicios se hiciera con vehículos y aunque no existiese normativa técnica de homologación estuviesen preparados para resistir el vuelco con protección del espacio de supervivencia de los viajeros. Incluso en los pliegos de los nuevos concursos, el Ministerio ha introducido una cláusula en la cual siempre que el concursante oferte vehículos que dispongan de este tipo de protección adicional, tendrán una puntuación adicional o, dicho de otra forma, serán mejor valorados en el concurso aumentando sus posibilidades de ser adjudicatarios, con un número de puntos que puedo señalarle que, en función de la experiencia que tenemos, hará que todas las ofertas presenten estas mejoras, con lo cual se adelantarán de manera importante las fechas previstas en la normativa; técnica que entra en vigor de cara al futuro para exigir a los autocares que dispongan de este tipo de equipamientos. Igual se viene trabajando, aunque existen dificultades importantes, en avanzar en la mejora del equipamiento de anclaje de los autocares, puesto que en circunstancias extremas éste es uno de los elementos que pueden hacer que no sea tan elevada, como sería deseable, dado que ante un impacto puede producirse un fenómeno de corrimiento de los asientos. Se está trabajando, en el plano técnico-industrial, en unos mecanismos de avanzar en la línea de los anclajes que existen en los aviones, pero es evidente que existen dificulta-

des. Para tranquilizar a S. S. debo señalar que el índice de seguridad de los autocares en España es tan alto como en cualquier otro país de la Comunidad Europea, que el autocar colabora en forma muy importante (al igual que los otros modos de transporte colectivos, pero en este caso como transporte colectivo por carretera) a la reducción de las cifras de accidentes, y que su siniestralidad, incluida la seguridad pasiva de los vehículos, es perfectamente homologable a la de cualquier otro país de la Comunidad. Puedo decirle que con las medidas que estamos introduciendo —ya estábamos introduciéndolas hace tiempo—, más los plazos que señalan los reglamentos técnicos a los que ha hecho referencia, dudo mucho que exista en toda la Comunidad Económica Europea un país que tenga un nivel de exigencia tan alto para sus autocares como es el caso de España.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISION ASENSIO**: Yo valoro la información que nos acaba de suministrar el señor Panadero y, además, agradezco cierta intención, que yo he querido entrever en sus palabras, sobre la voluntad del Gobierno en hacer frente de una manera decidida a esta cuestión pendiente.

Sin embargo, el señor Panadero en su disertación ha mencionado dos o tres puntos que me han causado cierta extrañeza. Afirma que no hay motivo para que sea diferente la seguridad de aquellos autobuses que se están moviendo en el mundo de la piratería respecto de aquellos que están moviéndose en la legalidad. Me extraña esta afirmación porque parece lógico pensar que sobre los que están moviéndose dentro de las normas legales será más fácil ejercer un control respecto a sus normas de seguridad que sobre los que lo hacen en la piratería. Si hemos de aceptar que esos niveles de control se han de traducir en más seguridad, parece lógico que debe haber una cierta relación entre más control y más seguridad. Por tanto, me extraña la aseveración que ha hecho.

La segunda cuestión que me produce cierta extrañeza es cuando afirma que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha estado a la cabeza del pelotón para luchar frente a estas carencias en el transporte de viajeros por carretera, tan en cabeza del pelotón que está a mucha distancia del resto de las administraciones. En este sentido, hago tres reflexiones. La primera es que, a pesar de estar situados en la cabeza del pelotón, ahí está el caso concreto que nos ha movilizado a todos, me refiero al accidente ocurrido en la provincia de Castellón a causa de un autobús que se estrella, cuya estructura se arruga, ocasionando 45 víctimas mortales. Este es un hecho real, a pesar de haber estado a la cabeza del pelotón.

La segunda reflexión es que si ha estado a la cabeza del pelotón a mucha distancia del resto de las administraciones, nos surge la duda de si habrán estado pasi-

vos o con pereza el Ministerio de Industria, las comunidades autónomas o los ayuntamientos para que se haya producido esta diferencia de diligencia entre el Ministerio y el resto de las administraciones.

La tercera reflexión que planteo es relativa a su afirmación de que no se puede lugar de una manera clara y efectiva respecto a fortificar lo que es el habitáculo, porque un vehículo lanzado a esta distancia al final siempre se aplasta, sea el que sea. Esto es discutible, señor Panadero, porque bajando de escala, a nivel de turismos, todo el mundo sabe que es muy distinto estrellarse cuando uno viaja en un vehículo con una estructura fortificada que en otro vehículo tipo lata y, por tanto, las consecuencias son radicalmente distintas. Subiendo de escala con relación al autobús, será cuestión de estructura o de escala de esos perfiles, pero alguna diferencia debe haber entre una estructura endeble y otra que esté fortificada al máximo. El problema será económico, de coste. Creo que contra él se puede luchar fortificando el habitáculo.

Estas eran las extrañezas que quería manifestarle, aunque —repito— le agradezco la información que facilita a esta Comisión y, por supuesto, la intención que aprecio en sus palabras en el sentido de querer luchar por solucionar este problema que hoy preocupa profundamente a todo el sector y, sobre todo, al pueblo español y a los usuarios de los viajes en autobús por carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Señor Presidente, voy a precisar algunos de los términos porque quizá no me haya expresado bien.

Cuando he dicho que sustancialmente en lo que se refiere a los vehículos no existe, con carácter general, diferencias entre los vehículos piratas y los vehículos legales, lo digo porque los proveedores son los mismos y los controles técnicos que pasan son exactamente los mismos. El control se realiza en función del vehículo y no en función de la autorización de la que disponga el vehículo. La mayoría de estos vehículos que realizan actividades pirata pueden disponer, por ejemplo, de una autorización de transportes discrecional de ámbito nacional para viajeros y lo que hacen a su amparo es una actividad de línea regular, pero no por ello dejan de estar controlados ni dejan de pasar los mismos controles que los vehículos de las líneas regulares, y están sujetos al mismo tipo de inspecciones y controles. En este sentido es evidente mi afirmación relativa a que la diferencia de los vehículos no es un parámetro importante entre unos y otros, está absolutamente constatada en la realidad.

Pasando al otro tema relativo a la práctica, es evidente que puede darse, en cuanto a actividad clandestina, un mayor nivel de infracción respecto a una materia, como, por ejemplo, los tiempos de conducción y descan-

so. Para su tranquilidad debo decirle que precisamente las muestras que se realizan para el control de los tiempos de conducción y descanso a nivel empresarial tienen en cuenta factores de estas características para garantizar un mayor control. Suele haber un mayor control en una empresa de más dimensión en la que existe una estructura sindical, que de alguna forma vigila el cumplimiento de una serie de normativas y condiciones de trabajo, que en una empresa reducida donde ese control indirecto por otro mecanismo es mucho más laxo. Precisamente en esos casos es donde hay una mayor vigilancia por parte de la Administración.

Con relación al control del Ministerio sobre el cumplimiento de la legalidad, tengo que repetirle que hemos estado a la cabeza —se le constato con datos— y es cierto que ha habido —por causas muy plurales como pueden ser las distintas prioridades existentes o la insuficiencia de medios— dos comunidades autónomas, en las que yo le rogaría toda su colaboración para mejorar los niveles de inspección, Galicia y Castilla y León, en las que este tipo de controles ha brillado por su ausencia; quiero pensar que fundamentalmente motivados por falta de medios técnicos, recursos humanos, etcétera, pero es cierto que son dos comunidades autónomas en las que, en función de los orígenes normalmente de carácter emigrante que sustentan algunos de estos tráfico clandestinos, tenemos problemas. Se ha avanzado notablemente, pero debo decirle también que los controles que se han hecho allí, con competencias propias —por más que estén delegadas y de acuerdo con lo previsto en la Ley orgánica de delegación—, normalmente han sido hechos por miembros de la inspección de transporte terrestre del Ministerio.

Lo mismo podría decirle sobre otro conjunto de elementos o de administraciones autonómicas, si bien debo manifestar que en un conjunto cada vez más importante hay una mayor dedicación de esfuerzos en este sentido y un mayor número de actuaciones en colaboración, bien sea entre el conjunto de las comunidades autónomas, bien sea de éstas con el Ministerio, para tratar de cortar al máximo este tipo de actuaciones. Cuando hablaba de la estructura, es evidente que nadie lo discute, y nosotros muchos menos. La prueba de ello es que, adelantándonos a la exigencia legal de ese tipo de estructuras de mayor resistencia en lo que se llama el espacio vital, hemos introducido en los pliegos la exigencia de esos requisitos, con mecanismos indirectos que obligaran a su introducción anticipándonos, insisto, a la exigencia legal para todos ellos. En ese sentido, nuestra preocupación es total y seguiremos avanzando en esa dirección.

Lo que sí quería señalarle —y esto se lo pueden decir todos los expertos en el tema— es que cualquier elemento que no sea un carrozado tipo carro de combate, absolutamente fortificado e inmunizado a cualquier choque, hace prácticamente imposible que un impacto a más de 100 kilómetros por hora, producido en caída libre al salir, sea soportado por una estructura. No es que sea imposible diseñar una estructura así, es que

técnica y económicamente se sale de contexto diseñar una estructura para soportar un impacto como el que se produjo en el desgraciado suceso que tenemos en la mente. Sin embargo, se han producido en otras ocasiones —en ésta, de haber sido una circunstancia más normal, hubiese sido igual— accidentes importantes con daños a las personas por aplastamiento de los nervios de la carrocería, ocupando el espacio de supervivencia. Es la circunstancia anormal dentro de parámetros más o menos racionales, normales y previsibles la que pretende resolver este reglamento internacional al que usted hacía referencia y que entra en vigor en nuestro país en este próximo año, pero nunca podrá dar respuesta a circunstancias sobreextremas, como ocurre en otros casos de sistema de transportes. Con ello, en modo alguno quería decir que no sea útil, sino que, antes al contrario, es un tema que venía demandándose tanto por parte de los transportistas, como de las asociaciones de usuarios, a los cuales nos hemos incorporado tratando de acelerar los trabajos con el Ministerio de Industria.

Quiero dejar clara una cosa que me parece importante: a veces, por la mayor repercusión que tienen los accidentes en transportes colectivos, se acaba generando un cierto mensaje al viajero en el sentido del peligro que tienen los modos de transportes colectivos, cuando la estadística, los datos y toda la información disponible señalan que el peligro es la utilización del vehículo particular, que es ahí donde se produce el número importante de accidentes. Consecuentemente, lo que sea crear estados colectivos de opinión —y no hay ninguna imputación de que S. S. lo esté haciendo— que acaban creando una cierta sensación de inseguridad en los sistemas de transporte público, producen, de forma real, un mayor nivel de inseguridad al trasladar parte de la oferta que utilizaba los modos de transporte colectivo hacia modos de transporte individual, sustancialmente el coche, que tiene unas mayores tasas de accidentalidad. Entendemos que tomando todas las medidas pertinentes y exigiendo todas las responsabilidades que haya que exigir, es conveniente no crear un cierto alarmismo social de desconfianza que, además, no está fundamentada respecto a modos de transporte, porque se vuelve en «boomerang» en contra de los niveles de seguridad que todos tratamos de lograr en nuestro sistema de transportes.

— **SOBRE MEDIDAS CONCRETAS QUE PIENSA ADOPTAR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES PARA SUBSANAR LAS GRAVES DEFICIENCIAS FUNCIONALES DE LAS COMUNICACIONES POR FERROCARRIL QUE AFECTAN A LAS PROVINCIAS ANDALUZAS ORIENTALES. FORMULADA POR EL SEÑOR OLLERO TASSARA (G. P) (Número de expediente 181/002042)**

El señor **PRESIDENTE**: Solicitado el aplazamiento de la pregunta número 7 por parte del Grupo Parlamen-

tario Popular, queda solamente por tramitar la pregunta que figura en el orden del día con el número 10, y que se refiere a medidas concretas que piensa adoptar el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para subsanar las graves deficiencias funcionales de las comunicaciones por ferrocarril que afectan a las provincias andaluzas orientales, planteada por el señor Ollero. Para su formulación, tiene la palabra.

El señor **OLLERO TASSARA**: No es nueva esta preocupación, como reflejan los mismos «Diarios de Sesiones», de otros Diputados del Grupo Popular e incluso de otros Grupos, por la situación de las comunicaciones por ferrocarril con una buena parte de Andalucía.

Durante mucho tiempo se ha estado hablando, de una manera quizás simplista, de la congestión de Despeñaperros como un problema fundamental en las relaciones ferroviarias con Andalucía. Indudablemente, el problema existía, nadie lo duda ni lo va a discutir, pero la cuestión es que no era el único problema. Cuando ahora, con el nuevo trazado por Brazatortas, se ha comunicado Andalucía occidental concretamente, incluso Málaga, por una nueva vía, sin duda ha desaparecido el problema de la descongestión de Despeñaperros. Lo que le preocupa a este Diputado por Granada en concreto es que hay algunos intentos, al parecer premeditados y con un cierto aire propagandístico, de dar por terminado el problema de la comunicación ferroviaria con Andalucía, porque ya no hay tal congestión en Despeñaperros. Es lógico pues ha disminuido el número de trenes que circulan por esa vía, pero hay una serie de problemas adicionales que antes estaban más o menos ocultos por este problema de la congestión señalada, pero que siguen estando ahí. La pésima dotación de esas líneas que van hacia Granada y Almería, que tienen que ver con Jaén también, indudablemente es algo que sigue existiendo.

Por supuesto que como andaluz estoy encantado con la alta velocidad. No es un problema de unas provincias andaluzas contra otras. Ya iba siendo hora de que, una vez en la Historia —y esperamos que sirva de precedente—, determinado avance, como es el de la alta velocidad, se ponga en marcha en Andalucía antes que en otro sitio. No tengo nada que objetar, ni creo que la situación que están sufriendo Granada, Jaén y Almería sea consecuencia, en modo alguno, de esa alta velocidad, sino al contrario. Lo que está claro es que hay algo más que congestión.

Tengo aquí un documento, que sin duda usted conoce, que habla del carácter radical que tienen las comunicaciones, acentuado por el cierre del tramo Guadix-Almendricos, que hemos denunciado en esta misma Comisión en más de una ocasión y hemos pedido su reapertura, lo que ha obligado a que todas las operaciones transversales entre Levante y Andalucía vayan por Alcázar de San Juan y Despeñaperros. De esta forma, todo el tráfico ferroviario hacia Andalucía debe pasar obligatoriamente por Despeñaperros. Es un documento anterior, sin duda, a la nueva línea. La cons-

trucción del nuevo trazado por Brazatortas sólo soluciona el problema parcialmente —dice este documento— ya que descongestiona el paso por Despeñaperros, pero mantiene el actual trayecto para los itinerarios transversales. El mayor competidor que tiene en la actualidad la vía férrea es la carretera, tanto el transporte en autobús como en vehículo privado. Para aumentar el nivel de Competitividad deberían aumentar las velocidades medias.

Este es un documento de su propio Ministerio, de los estudios del corredor 4, del segundo Plan General de Carreteras, anunciado entonces para el año 2000 y prorrogado ahora hasta el 2015, para que pueda entrar en el segundo plan lo que realmente está en el cuarto. Ese es un pequeño truco que ustedes han montado para decirle a la gente que lo suyo va muy bien, que entra en el segundo plan. Lo suyo está en el cuarto plan, al que le han cambiado ustedes la fecha, y entre eso suyo están las autovías granadinas. Pero no es ése el tema hoy.

En esta situación se habla incluso de la posibilidad de un cierre de líneas, dentro de unas perspectivas de mera rentabilidad económica, falta de rentabilidad inducida por la misma actitud que desde el Ministerio se está siguiendo respecto a estas comunicaciones. Ese posible cierre haría que este mapa, donde ya hay una calva espectacular en la zona de Andalucía a la que me refiero, se ampliará aún más si se llegan a cerrar esas líneas; sería algo realmente preocupante. Por supuesto que ese posible cierre, si se está planteando, es una decisión política. Renfe aportará unos estudios económicos que tiene su interés a la hora de tomar decisiones políticas, pero todo el mundo sabe que el AVE, por ejemplo, no es rentable y, sin embargo, ahí está por una decisión política que no discuto en absoluto. Usted conocerá esta curiosa publicidad según la cual en Andalucía el tren no para. Esto es absolutamente cierto, lo que no es cierto es que sea en Andalucía, porque aquí habla de Huelva, Cádiz, Sevilla, Córdoba y Málaga. **(Mostrando un gráfico a la Comisión.)**

Casualmente, Jaén, Granada y Almería no son Andalucía, por lo visto. Sí se habla de París, de Valencia, de Alicante. Esto quiere decir que un eslogan más real sería que el tren pasa de media Andalucía, porque, concretamente, hay tres provincias a las que hay que ignorar para poder hablar de Andalucía cuando se habla de trenes. Y es ese asunto el que nos parece ofensivo, el que ustedes estén hablando de comunicaciones con Andalucía, estén gastándose el dinero de los ciudadanos en publicidad, donde aluden a Andalucía sin ningún matiz, y tres provincias andaluzas estén fuera de su publicidad. Esto nos parece que es intolerable. En esta situación, el gerente de Renfe en la zona afectada dice que no puede desmentir esa información según la cual se cerrarían estas líneas, porque no tiene información alguna. Hay una serie de inversiones en marcha para este centro de control automático en estas líneas, que llegan a 7.000 millones de pesetas, y que no sabemos si van a seguir adelante o no. Por otra parte, parece que hay ayudas de fondos europeos para ese

proyecto. No tendría mucho sentido enterrar dinero ahí si realmente luego eso luego se va a marginar.

Estamos en una situación que se va consolidando. Ya en el famoso PTF, en el Plan de Transporte Ferroviario, había una Andalucía a dos velocidades. Mientras que en una se fijaban velocidades muy por encima de los cien kilómetros/hora, sin pensar en el AVE siquiera, en la otra, Granada se quedaba en cien por hora y Almería en ochenta. Por eso, quería saber si hay proyectos concretos para mejorar este acceso a media Andalucía, de la que el tren pasa ampliamente, por lo visto, en este momento; si se va a mantener esta tónica de abandono progresivo —se habla de un cierre de las líneas en torno a Linares, por ejemplo—; si se va a seguir o no con esa inversión de los 7.000 millones para el centro de control de tráfico; si se va a seguir con una política que hace languidecer el servicio de paquetería, de hacerlo menos interesante comercialmente y, por tanto, hundirlo de una manera premeditada; a qué se debe el que se hayan suspendido determinados servicios, por ejemplo, las comunicaciones que había entre Sevilla y Almería con Madrid; si las mejoras de velocidad que se habían prometido —en algunas informaciones que llegaron a esta Cámara se hablaba de que, en abril de 1992, iba a haber mejoras de velocidad en esta línea— se han llevado realmente a la práctica; y qué ha ocurrido con unas gestiones que la Junta de Andalucía había realizado a través del señor López Martos, a quien me temo que tendré que volver a referirme más adelante. En septiembre, el señor López Martos aseguraba que había tenido unas conversaciones con el Ministerio para que se mejoraran las líneas Moreda-Almería y Baeza-Moreda-Granada, y que planteó esto al Ministerio de Obras Públicas ya que el déficit de ferrocarril en Andalucía oriental es muy preocupante para el señor López Martos.

En concreto, quería que me ilustrara respecto a si va a haber cierre de líneas o no; si se van a mantener las inversiones del centro del control de tráfico y con qué finalidad, dado su importe; si ha habido mejoras en velocidad como las prometidas y en qué ha quedado esta gestión del señor López Martos con el Ministerio, donde, al parecer, planteó su gran preocupación —no comparable a la de este Diputado, sin duda— por las comunicaciones por ferrocarril con Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): La exposición que ha hecho S. S. sería base para hacer todo un debate sobre el ferrocarril, el sistema de transporte, la complementariedad modal, la competencia, etcétera, pero me voy a autocensurar en darle respuesta a ese tema con nuestras opiniones, por lo largo que resultaría.

En su intervención hay algunas preocupaciones concretas y muy claras. Una de ellas es, y va implícita en la pregunta, si existe algún planteamiento de cierre de las líneas que unen Andalucía oriental con la meseta central. La respuesta es taxativa: no existe ningún planteamiento de cierre de ninguna línea de ferrocarriles en este momento, en este país y en estas circunstancias. En ese sentido, le puedo tranquilizar y decir que las informaciones que periódicamente le asetean a uno desde los medios de información pueden ser opiniones personales de quien las haya emitido, pero que, en modo alguno, son opiniones del Ministerio.

Segundo elemento. Sólo por su tranquilidad, porque he visto que tenía una cierta intranquilidad en ese tema, le puedo decir que, en términos de utilización-ocupación del AVE —con la pequeña experiencia y los efectos externos no repetibles, como ha sido la Expo—, que es el indicador más claro que puede establecerse para la rentabilidad, referido a este año y a estos momentos, el AVE tiene el mismo nivel de rentabilidad que el París-Lyon. No encuentro qué razones puede haber para concluir que uno es rentable y otro no lo es cuando sus cifras son ligeramente más elevadas en ocupación, incluso ya fuera de la Expo, en el AVE. El tiempo dirá, porque reconozco que es un período muy pequeño para sacar conclusiones en un sentido o en otro.

En cuanto a los defectos de la propaganda a la que usted hacía referencia, tengo que decirle que, ciertamente, planteado como usted lo hace, cuando menos hay que reconocer que hay un cierto defecto de comunicación por parte de los creadores de imagen de la empresa Renfe. Es una licencia que hay que conceder a cualquier empresa, pública o privada, el vender —digamos— sus activos más importantes o sus puntos fuertes. Incluso esa comunicación puede estar destinada a una zona geográfica concreta y, consecuentemente, como no está destinada a otras zonas geográficas, no hace referencia a ellas. En la medida en que esa comunicación sale del ámbito al que estaba dirigida, puede dar lugar a interpretaciones un tanto confusas en el fondo; sentimiento de frustración o de no existencia para la empresa. Eso no es cierto. Por su ámbito de actuación, las dificultades que tiene Renfe para hacer comunicaciones concretas con zonas geográficas determinadas, es uno de los serios problemas de comunicación que tiene y que a veces producen quejas absolutamente fundadas, como las que hace S. S., sin que, en ese sentido y en esa propaganda, quepa entender la ignorancia de las provincias orientales de Andalucía.

Respecto a los niveles de servicio, es un elemento que está muy ligado a los niveles de demanda existentes globales que, al final, se reparten entre los distintos modos de transporte atendiendo a un conjunto muy plural y diverso, como son las frecuencias, las tarifas, la calidad del servicio, la finalidad del viaje, etcétera. Es cierto que en Andalucía oriental, por razones de tipo demográfico, de lejanías y distancias respecto a los puntos de destino, el ferrocarril no tiene una de las posiciones más sólidas de carácter competitivo de las que exis-

ten respecto a otros modos de transporte. No obstante, viene prestando un servicio que se trata de mejorar en todo lo que la demanda permite, para lo cual la descongestión que se produce al trasladar el conjunto de tráficos que utilizaban Despeñaperros a Brazatortas, sin duda alguna va a posibilitar una mejor cadencia de los servicios y unos tiempos menores de recorrido, a lo cual no va a ser ajeno la reciente inauguración del sistema de telemando y enclavamiento eléctrico entre Linares, Almería y Granada, que va a permitir una mejora notable en la flexibilidad del tráfico.

Respecto a otro tema al que S. S. ha hecho referencia, que fue, en su día, el cierre de Guadix-Almendricos, cabe concluir, y cualquier estudio lo demuestra, que, dado el tipo de comunicaciones existentes entre Andalucía y la zona levantina, el tipo de productos y los orígenes y destinos, esa comunicación se sirve mucho mejor utilizando el recorrido clásico Madrid-Andalucía, por Despeñaperros, con desviación en Alcázar hacia el corredor levantino, más que por la antigua unión.

Me permitirá S. S. una licencia personal. Antes de entrar en el Ministerio en este puesto de interino que uno ocupa ya desde el año 1982, ése fue un tipo de comunicación que estudié personalmente como profesional: las comunicaciones entre Andalucía oriental y Levante y Cataluña, incluso por la posible viabilidad de finalización y explotación de la comunicación Baeza-Albacete, que rompía esa cierta radialidad. Todos los estudios de la época, de cualquier elemento con solvencia de datos, señalan que, pese a que aparentemente sea mejor la otra comunicación, por la debilidad de sus tráficos y la necesidad, que en el ferrocarril es absolutamente fundamental, de producir concentraciones de tráfico que rentabilicen las infraestructuras, la mejor comunicación hacia el área levantina y catalana pasaba precisamente por un Despeñaperros el cual se desdoblaba o había que llevar un desdoblamiento a otro punto que es, en definitiva, la opción de Brazatortas.

En todo caso, quiero reiterarle que no existe ningún planteamiento de cierre de líneas; que existe, compatible con los niveles de demanda existentes, un intento de tratar de mejorar los servicios y hacerlos más competitivos, si bien los elementos objetivos lo hacen ciertamente difícil; y que preguntas como la que usted ha hecho referencia sobre el gerente territorial me parecen un cierto forzamiento. Es como si a mí me preguntaran si sé algo del asesinato del Presidente de Estados Unidos. Contestaría que no lo sé. Si de eso se deduce que existe una conjura para asesinarlo, la cual yo desconozco, es un tanto forzar la respuesta. Tal como he entendido que dice el gerente ante la pregunta de si se van a cerrar servicios, que desconoce que se cierran, la consecuencia es: si el gerente lo desconoce, lógicamente es que no se van a cerrar. El deducir que lo desconoce, luego existe una maniobra de cierre o de intento de cierre de líneas, me parece que es una cierta licencia quizá válida, pero un tanto exagerada en las consecuencias.

En ese sentido, quiero señalarle que no existe en la

política del Ministerio ningún planteamiento de cierre de líneas en estos momentos. Digo en estos momentos, sin que esto quiera decir ninguna limitación temporal, sino que el único planteamiento que se contempla es insistir en una mejora de la competitividad de los servicios ofrecidos por el ferrocarril sobre la base de una mejor adaptación a la demanda de la concentración en aquellos servicios en los que presenta un nivel de competitividad importante y profundizando en la especialización de los servicios que presta que, por otro lado, no tiene absolutamente ninguna diferencia con las recomendaciones que están implícitas en el conjunto de la política comunitaria o de las políticas ferroviarias que se vienen realizando en cualesquiera otros países de la Comunidad.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ollero tiene la palabra para réplica.

El señor **OLLERO TASSARA**: En primer lugar, yo animaría al señor Panadero a que no se autocensure. El término censura en esta Casa suena fatal. Este es el lugar de la libertad de expresión, aparte de que la autocensura suele ser fruto del miedo y no creo que S. S. tenga miedo a hablar de estas cosas. Hable S. S. con toda libertad, incluso de Lyon, de lo que quiera. Eso sí, contésteme a lo que le pregunto, porque no me ha dicho nada de las mejoras en velocidad prometidas, —supongo que se le ha olvidado— ni del resultado de las conversaciones del señor López Martos con ustedes; dentro de su prolija explicación tampoco ha habido respuesta para eso.

Yo abundaría en el señor López Martos, que hoy día es el funcionario más eficaz con el que cuenta su Ministerio, aunque esté disfrazado de consejero de la Junta de Andalucía; un funcionario impagable. Usted acaba de decir que es fundamental la conexión con Levante pues no había hace diez años demanda en el ferrocarril. Evidentemente, tal como estaba el ferrocarril sería un milagro que la hubiera habido. Ahora se está haciendo una autovía, la única que había en el primer Plan General de Carreteras que afectara a esta zona que, casualmente, el señor López Martos ha decidido pagarla con el bolsillo de los andaluces, en vez de que lo hiciera el Ministerio, disimulando así un incumplimiento claro del primer Plan. Yo creo que es un funcionario abnegado.

Pues bien, señor López Martos, aparte de haber pagado esa autovía a cambio de que ustedes en los presupuestos de este año pongan 1.000 millones de pesetas (luego se ha subido a 2.000 para adecentar un poco lo impresentable del asunto), para que la autovía Bailén-Granada no esté hecha en 1995, aparte de eso, al señor López Martos no le basta con la Andalucía a dos velocidades y está proponiendo un modelo originalísimo, que es la Andalucía extráfrica, según la cual para ir de Granada a Madrid lo mejor es ir por Bobadilla. Este es un asunto que a los granadinos nos tiene tremendamente perplejos. Que para ir a Madrid el sitio más ade-

cuado sea ir hacia Sevilla, es algo notable, aunque después de oírle a usted decir que para ir hacia Levante lo mejor es ir hacia el Norte, evidentemente se ve que aquí todo es relativo. De todas maneras, esto ha causado perplejidad.

Por otra parte, se están entrelazando una serie de cuestiones en las que ustedes son claramente responsables. ¿Por qué el señor López Martos propone esa curiosa salida? Porque el señor López Martos, al que ustedes le dijeron que o la Junta de Andalucía invertía en esa línea de Bobadilla o se cerraba (porque a los consejeros autonómicos ustedes sí les hablan de cerrar), ha tenido que meterse en mejorar esa línea de Bobadilla, en una inversión carísima, porque el tramo Loja-Bobadilla es una joya, como usted sin duda sabe. El señor López Martos lo que quiere es intentar hacer rentable su invento, invento al que ustedes le han obligado. Indudablemente, el arreglo de Loja-Bobadilla será menos gravoso si se hace que los granadinos vayan a Madrid por Bobadilla, pero los granadinos no tienen la culpa de que ustedes le hayan forzado a él a ese asunto y que esté intentando mezclar unas cosas con otras.

Es curioso que en la propia Junta de Andalucía dice, no hace mucho, que pretendía potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril. Ya me explicará usted cómo va a potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril mandando las mercancías de Granada a Madrid por Bobadilla, porque todavía en los pasajeros, en la medida en que se mejore la línea, se puede acortar la distancia, aunque se incluyan más kilómetros, lo que sí va a ocurrir es que va a ser mucho más caro para el pasajero; pero es que en las mercancías ni siquiera eso; las mercancías se van a pasear por media España para ir a Madrid, lo cual no sé qué racionalidad tiene. Será algo que usted me podrá explicar ahora.

Yo quería saber si esto es una especie de fuga hacia adelante del señor López Martos intentando ver cómo le cuadran los números para un tramo que ustedes le han largado, porque ustedes tienen la curiosa teoría —por lo menos en la Renfe la tienen, no sé si la suscribe usted o no, ahora me lo dirá— según la cual la función social de una línea de ferrocarril se mide por el grado de interés de la Administración autonómica en la que está enclavada. ¡Esto es genial! Es decir, que si realmente hay una función social en la conexión Granada-Madrid por ferrocarril, que lo pague la Junta; y si no lo paga la Junta es que no tiene función social.

La Junta va a tener que dar prioridad a determinadas comunicaciones, las que ustedes han desatendido durante muchísimo tiempo; por ejemplo, las transversales, como han hecho en carreteras. Ahora bien, lo que no tiene ningún sentido es que usted entienda que aquí el modo de que la Junta considere que algo tiene función social es que lo pague ella, como ha hecho en La Baza-Puerto Lumbreras. Con este procedimiento lo mejor es cerrar el Ministerio, porque ¿para qué existe? Si todo aquello que tiene función social debe resolverse en la comunidad autónoma, ciérrenlo ustedes. ¿Qué hace usted en el Ministerio? Deje usted al señor López

Martos que solucione los problemas de Andalucía que, por lo visto, o no tienen función social o son competencia de él. Si es esa su filosofía, explíquelo aquí. No lo acabo de entender.

Como consecuencia, en el plan de empresas de Renfe para este año y el próximo se dice claramente que hay unos corredores de los que se va a ocupar: Madrid-Levante, Madrid-Aragón-Cataluña y Mediterráneo. Aquí no figura para nada el de Andalucía, del que nos estamos ocupando. En el resto de los corredores la oferta se irá adecuando a la demanda, y la demanda a la oferta. No habrá demanda. ¿Es que tienen alguna obligación los ciudadanos de Granada, de Jaén o de Almería de mantener a la Renfe subiéndose a unos trenes que no llegan nunca, o mandando sus mercancías a Madrid por Bobadilla? ¿Es que ésa es una muestra de patriotismo obligado? Evidentemente, no. Tenga la seguridad de que la demanda va a bajar. Eso se lo digo yo que no tengo mucha idea de ferrocarril pues no he hecho los estudios que ha hecho usted. Esto es algo a lo que indudablemente habrá que dar alguna respuesta.

Dice la misma empresa que uno de los objetivos respecto a la alta velocidad es captar cuotas de mercado y generar demanda inducida. Captan ustedes cuotas de mercado en Granada, generen demanda inducida y no utilicen el argumento contrario para una parte de Andalucía y para otra. Esas son cuestiones sospechosas y que no se llegan a entender.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ollero, le ruego concluya.

El señor **OLLERO TASSARA**: Voy terminando.

Por otra parte, en este mismo documento se habla de cómo el Ministerio está fijando unos medios de transporte prioritarios para cada zona y cada provincia, y de un plan intermodal de infraestructura, que quizás esté ya suficientemente avanzado como para que me pueda dar alguna pista de cuál piensa el Ministerio que es la solución para estas tres provincias andaluzas a las que me vengo refiriendo.

Usted no ignora, puesto que ya lleva diez años en el Ministerio, cómo hace ya tiempo, cuando se hizo el Plan de nuevos accesos ferroviarios a Andalucía, el famoso NAFA, ya entonces no solamente se hablaba de una línea por Brazatortas, como se ha acabado haciendo, aunque entonces no se pensara en la alta velocidad, sino que se hablaba también de un acceso de Granada hacia Montoro, para enlazar con esa nueva vía. Eso figuraba en ese Plan. No sé si el Ministerio está en estos momentos estudiando la posibilidad de combinar Granada, e incluso Almería, acercándola hacia Córdoba, para, entre otras cosas, aprovechar esa inversión que se ha hecho en la alta velocidad. ¿Hay algún estudio en ese sentido? Ya lo hubo. ¿Se han mantenido esos estudios? ¿Se piensa hacer algo? ¿O se está convenciendo al funcionario López Martos de que diga a los granadinos que lo mejor es Bobadilla porque su belleza no tiene comparación? Porque, a lo mejor, valdría la pena —qui-

zá lo están ustedes estudiando, dado que se ve que no están dispuestos a gastar un duro en Despeñaperros— estudiar un recorrido que una Granada con Córdoba, por Moclín y Alcaudete, con un doble ancho de vía que permita, en su momento, adecuarse a la alta velocidad. Hay que pensar que la crisis económica no va a durar en este país, porque el Gobierno ya se ve que no va a durar mucho, con lo cual lo lógico es que salgamos de esta situación y hay que ir pensando en el futuro generosamente. ¿Están ustedes estudiando algo en ese sentido?

Por último —con esto termino—, una de las últimas ocurrencias del señor López Martos ha sido asegurar que hay que hacer un debate sobre el ferrocarril olvidándose de la Renfe, algo que ha causado también estupor en los medios de comunicación de aquella zona, los mismos que publicaron la publicidad a la que he hecho referencia aquí. Es decir, no es un problema de que aquí la gente tiene la manía de leer y lee los periódicos de Cataluña. No; es que esto ha salido en los periódicos de Granada. En esos mismos periódicos han entendido que se refería a que ustedes eran partidarios de dar entrada a otras empresas internacionales para ocuparse de los ferrocarriles de Granada. El señor López Martos es muy imaginativo. No sé si la filosofía del Ministerio es conseguir inversores extranjeros en esa zona que ustedes han dejado tan bien preparada.

Me gustaría que S. S. me respondiera a lo que me dejó sin contestar antes y si suscriben el plan de enlace Granada con Madrid por Bobadilla; cuál es la situación del plan intermodal de infraestructuras respecto a estas provincias; si hay algún estudio concreto para acercar Granada a Madrid por Córdoba y qué opinan ustedes de esto de olvidarse de la Renfe a la hora de hablar del ferrocarril, lo cual puede ser una cosa sensata, dado como Renfe se ocupa de estas tres provincias.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Creo que S. S. me pide que establezca un debate indirecto con el Consejero, señor López Martos. Desde luego, nada más lejos de mi intención. Lo que coincida o no sobre ciertas visiones que el señor López Martos tiene, lo deberemos discutir con él.

Usted preguntaba sobre mejoras de velocidad. Es un elemento permanente de Renfe tratar, mediante mantenimiento, conservación y adecuación de instalaciones, de ir elevando las velocidades medias en todos los tramos. Eso está previsto tanto en las comunicaciones con Andalucía oriental, como en cualquier otra zona.

Se refiere S. S. a si están previstas inversiones, con carácter global, es decir, grandes inversiones en la línea. Debo señalarle que no. Lo que está previsto es, aparte de las mejoras en comunicación, enclavamientos, etcétera, a los que he hecho referencia, mejorar el mantenimiento y la conservación y utilizar ésta como

elemento de potenciación, pero no inversiones que pudiéramos llamar espectaculares.

Encaminamiento de servicios de Granada. En estos momentos se sigue planteando el encaminamiento tradicional. Es evidente que había un planteamiento en el PTF con la introducción del nuevo acceso a Brazatortas, con las mayores velocidades que permitía de canalizar tráfico hacia él, porque algunas veces, en términos de transporte, como usted sabe muy bien, el camino más corto en términos de tiempo no siempre coincide con el camino más corto en términos de kilómetros. Evidentemente, por las mejores condiciones de trazado, velocidad, etcétera, había una reducción de tiempos utilizando este acceso frente al de la línea convencional o tradicional. A corto plazo, no está previsto un cambio en ese sentido, pero es un tema en el cual, en la medida en la que también vaya existiendo más material de eje intercambiable, habrá que ir avanzando.

Planteaba usted el grado de interés social y una cierta dicotomía del Ministerio relativa a que lo que tiene interés social lo paguen las comunidades autónomas y lo que no tiene interés social lo pague el Ministerio. No es exactamente cierto, por no decir que es bastante incierto. Concretamente, usted hace referencia a una decisión derivada del primer contrato-programa, realizada en el año 1984, en el que el Gobierno entendió que una serie de tramos ferroviarios no tenían un interés de carácter general y decidió su cierre, si bien ofreció a las comunidades autónomas que pudieran estar interesadas la posibilidad de convenir con Renfe el mantenimiento de esos servicios. Nadie fue presionado, nadie fue obligado. De hecho, estos contratos se han ido renovando y algunos se han abandonado por parte de las correspondientes comunidades autónomas, en la medida que han entendido que no acababan dando una respuesta adecuada a los fines pretendidos.

Sobre el plan intermodal, está finalizándose y oportunamente será presentado por el Ministerio ante SS. SS., en él se contempla el conjunto de actuaciones en un horizonte hasta el año 2005/2007 que permita tener una visión global de desarrollo del conjunto de actuaciones de inversión.

Con relación a la explotación del ferrocarril, quiero recordar a S. S. que las directivas y reglamentos comunitarios se mueven en la dirección de que el ferrocarril de largo recorrido, una vez descontados los gastos de mantenimiento, conservación de infraestructuras y gestión de la circulación, debe mantenerse en equilibrio entre ingresos y gastos, de tal forma que con ese escenario de referencia en el futuro no será posible, con carácter general, subvencionar esos tráfico. Ello por razones de competencia respecto a otros modos de transporte y, como digo, derivado de decisiones de política comunitaria del transporte. Consecuentemente, Renfe se mueve en la dirección de tratar de adecuarse a ese escenario y, por tanto, adecuar sus ofertas a las demandas existentes. Lo que se produce cuando se habla de una demanda inducida es que el AVE, por sus propias características, es un modo que supone —si

bien se habla de modo ferroviario— novedad y que, por sus tiempos por el acortamiento y las frecuencias, introduce la posibilidad de demanda inducida que es bastante difícil de conseguir, por no decir imposible, en el caso de otros modos más consolidados, más estables y que producen menor cambio en el conjunto de las actuaciones.

Hablaba S. S. del papel de las mercancías. Este es un mercado absolutamente libre. Quiero señalarle que uno de los escenarios de política comunitaria es la libertad de elección del usuario en todo caso. Los cargadores utilizan los servicios que consideran más pertinentes y a la hora de seleccionarlos es evidente que influye, entre otros factores, la frecuencia de los servicios, la calidad, el precio y la seguridad y la fiabilidad en los tiempos servidos más que el tiempo concreto. Por tanto, desde la Administración difícilmente se pueden tomar medidas de encaminamiento de mercancías a unos u otros modos. Lo único que se puede establecer son condiciones armonizadas de concurrencia sobre las cuales compitan los distintos modos, que se pueda producir por parte de los usuarios aquella selección de los modos que crean más adecuados y, consecuentemente, se pueda avanzar también en una optimización del sistema de transportes, desde la producción de los servicios, teniendo en cuenta los costes de cada uno de los modos y las demandas de los usuarios.

Este es el conjunto de los elementos que creo que responden prácticamente a todas y cada una de las cuestiones que S. S. ha planteado. No sé si me he dejado alguna por defecto de anotación. Hablaba de los contratos y de los encaminamientos por Bobadilla. Es evidente que en este tema la Junta de Andalucía puede tener interés en la utilización de encaminamientos en un sentido u otro. Al final, hay un prestador de servicios, que es Renfe, que, considerados todos los elementos, realiza el encaminamiento por donde cree que puede conseguir mejor su objetivo, que es ganar cuotas de mercado.

Ya he hablado del grado de interés social; ya he dicho cuál es la forma de proceder que hemos establecido respecto a la adecuación de la infraestructura y las mejoras de velocidad. Me parece que me he referido a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, además ha agotado su tiempo.

El señor **OLLERO TASSARA**: Simplemente queda una pregunta, y es si hay algún estudio para acercar directamente Granada a Córdoba y no a través de Bobadilla.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero, conteste brevemente.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Desconozco que haya un estudio concreto, desarrollado con

análisis de infraestructuras, etcétera. No le digo que no lo haya. Me puedo enterar y confirmárselo. De hecho, hubo un planteamiento en el PTF, que era una utilización intensiva, extendiéndose hacia oriente en todos aquellos servicios que, a través del nuevo acceso, tuvieran menores tiempos de recorrido. Desconozco que existiera un proyecto concreto de actuaciones para llegar hasta Granada. De todas formas, me puedo informar y se lo tramitaré a S. S., porque ahora no estoy en condiciones ni de afirmarlo ni de negarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto queda finalizado el orden del día de la sesión de esta mañana, sesión que se reanudará esta tarde a las dieciséis horas.

Eran las doce y treinta y cinco minutos del mediodía.

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

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (INH) Y DE REPSOL, PARA EXPLICAR LA SITUACION Y RESULTADO DE LA POLITICA DE INVERSIONES Y DE PRIVATIZACION E INGRESOS AL TESORO PUBLICO COMO CONSECUENCIA DE LA MISMA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001767)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura, en primer lugar, la comparecencia de don Oscar Fanjul, Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Repsol, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular, para explicar la situación y resultados de la política de inversiones y de privatización e ingresos al Tesoro Público como consecuencia de la misma.

Para su planteamiento, tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Repsol, bien venido a esta Comisión de Industria, una vez más, para tratar de que usted se luzca y nos pueda explicar aquí la política de su empresa y la entidad de Derecho público INH.

Hemos solicitado la comparecencia, en primer lugar, para conocer la política de inversiones. Hemos tenido noticia de que el PAIF prevé unas inversiones, en los próximos tres años, 1993-1996, de 700.000 millones de pesetas, y que el año que viene va a invertir 189.000 millones de pesetas.

Parece ser que el INH no puede llegar a esta cantidad de inversión, ni el propio grupo Repsol, y va a tener que endeudarse. Según el PAIF, tiene que endeudarse en 685.000 millones de pesetas. Quisiéramos

saber, si esto es así, por qué se lleva adelante esta política de inversiones en este momento con tan alto nivel de endeudamiento.

Los beneficios que se están produciendo en este momento en el INH, al parecer, proceden fundamentalmente del ejercicio por Pemex de la cláusula del contrato, con lo que ha comprado el 2,2 por ciento de Repsol, y, por otra parte, de la privatización que se ha hecho, que ha terminado en el mes de octubre, pero a cambio de esto va a tener que dar 18.000 millones de pesetas al plan del gas y a Enagás para futuras inversiones. Querriamos saber cómo se va a afrontar esta política de inversiones, teniendo en cuenta también que Enagás, que es de su competencia, tiene previsto invertir, aparte de los 700.000 millones de Repsol —no sé si está incluido o es aparte—, unos 310.000 millones de pesetas más.

Nos preocupa fundamentalmente (creemos que ésta es de las sociedades mejor gestionadas y más saneadas que hay en el sector público español) que los beneficios de Repsol, en un año que no es malo para esta empresa, se hayan mantenido respecto al año pasado y se hayan producido ya unas reducciones de plantilla de 1.300 personas. En mi grupo pensábamos que Repsol no tenía exceso de plantilla y por eso vemos con una cierta preocupación que también dentro del sector público empiece a plantearse una política de regulación de empleo en el propio grupo Repsol. Y esta preocupación se produce cuando, conocidas las inversiones al final del primer semestre, vemos que, por secciones, la de Exploración-Producción tiene unas inversiones de 34.000 millones de pesetas, mucho más elevadas respecto al primer semestre del año anterior, un 126 por ciento, pero de estas inversiones 24.000 millones de pesetas, son para la compra de la participación de Shell en Indonesia y de British Petroleum en Egipto o en el Mar del Norte. Quisiéramos conocer la necesidad y la rentabilidad de estas inversiones, porque entendemos que tanto Shell como BP, que están incluso operando en España, si se desprenden de estas participaciones lo harán ganado dinero. ¿Qué nos produce a nosotros a cambio esta inversión?

En refino y marketing vemos que hay una caída de los ingresos y de las ventas muy sustancial, y que el resultado operativo es un 34 por ciento inferior al año 1991. Sin embargo, las inversiones se han elevado sustancialmente. Parece ser que al día de hoy son 75.000 millones en inversiones, donde puede estar incluida la planta de cogeneración de Puertollano y la construcción de varios puntos de venta. La pregunta es: ¿cuánto se ha invertido en la planta de Puertollano y en los puntos de venta y qué se espera obtener de estas inversiones cuando han caído las ventas y los ingresos operativos? Estos son, quizá, los dos factores más rentables del grupo Repsol, porque en química al final del primer semestre había unos ingresos de 50.000 millones de pesetas frente a 63.000 millones del primer semestre de 1991, cuando las ventas han subido del 3 al 6 por ciento. Ya estamos en una situación de pérdidas de más

de 4.000 millones de pesetas, cuando el año pasado hubo unos beneficios casi por ese importe. En gas nos encontramos con una circunstancia también parecida, de una fuerte caída de los resultados a pesar de que se puede justificar por la situación de monopolización —hoy ya liberado, hace unas semanas—. La desmonopolización del GLP, ¿cómo va a operar en el mercado español desde la empresa pública? Porque le obligarán a mantener unos precios, aunque sean liberados, ya que como sector público incide en el IPC, y tenemos unas inversiones anunciadas en el PAIF muy importantes y una situación de ingresos que se va reduciendo cada vez más.

Por tanto, los resultados extraordinarios —aquí viene la segunda parte de la comparecencia— son de unos 6.137 millones de pesetas al primer semestre —supongo que ahora nos podrá usted dar las cantidades, al final del tercer trimestre—, que pueden venir inducidas por la escisión de Campsa, pero en la que se computan las plusvalías por la enajenación de activos. Lo que nunca pensó el Grupo Popular es que Repsol iba a hacer figurar en los balances los beneficios a base de enajenación de activos, porque esto lo hacían otras empresas públicas que estaban vendiendo sus sedes sociales para figurar en los balances con una especie de beneficios que no son reales, pero daba esa impresión. Por la enajenación de activos, usted, al primer semestre, tenía 3.000 millones de pesetas, de los 1.500 millones pertenecen a los socios minoritarios de Repsol.

A continuación viene la parte que se refiere a las desinversiones. Como seguimos con la semántica de la privatización, desinversión, ampliación de base accionarial, etcétera, en el Grupo Popular hemos visto con una cierta curiosidad, y esperamos que usted nos lo aclare, cómo se han producido las ventas de bienes inmuebles del grupo. El grupo Repsol tiene en estos momentos una serie de inmuebles importantes en Madrid, no sé si son 100.000 metros cuadrados, más o menos, entre oficinas y edificios. En un momento en el que el mercado inmobiliario es francamente malo, según todos los estudios se está llevando a la práctica la venta de bienes inmuebles de Repsol, el edificio de Campsa, tiene un edificio en Juan Bravo, otro en José Abascal, números 2 y 4... Todos estos edificios, ¿es el mejor momento para venderlos en esta situación en que vivimos —vivimos en el mercado inmobiliario, naturalmente—, o Repsol puede aguantar, ya que es una empresa potente y bien gestionada para no llegar a estas desinversiones tan importantes, qué parece ser que ascienden a 15.000 ó 20.000 millones de pesetas a estas fechas del año? Esperamos que usted nos lo confirme para conocer, además, por qué se venden, por qué procedimientos se venden y a quién se venden. Porque, claro, no se puede vender el edificio de Campsa o los edificios que tiene el grupo sin que haya un procedimiento, supongo de transparencia en la valoración, en la subasta y en la adjudicación. Le agradeceríamos mucho que nos lo aclarara.

También estábamos preocupados por el hecho de que,

teniendo ustedes tantos metros cuadrados en Madrid, el edificio que ocupa sea en alquiler, donde se han invertido muchos cientos de millones de pesetas para su adaptación. Como es natural, una empresa tiene que tener una sede digna, pero ¿por qué teniendo ustedes tantos inmuebles en Madrid se han ido de alquiler la sede antigua de Seat? Este es un tema del que ya hablamos en su comparecencia del mes de marzo del año pasado. ¿Qué explicación tiene esto y cuánto nos cuesta en este momento?

Por otro lado —y ya termino, señor Presidente—, querría preguntar si es cierto que el Instituto Nacional de Hidrocarburos se puede convertir en sociedad estatal en un momento cualquiera, o no. Por supuesto que el Instituto Nacional de Hidrocarburos es una entidad de Derecho público que se puede convertir en sociedad estatal si así lo desea el Gobierno, pero bueno sería saberlo porque, dada la circunstancia de las nuevas privatizaciones que se avecinan y de las transferencias de activos y de acciones que hay, tanto en el INH como en Repsol (el INH es el dueño del 54 por ciento de Repsol), si se va a convertir en sociedad estatal, nos gustaría saber en qué condiciones se puede llevar a cabo y cuál es el objetivo. Y hablando de sociedades estatales hay que decir que el INH tenía 13 sociedades al 31 de diciembre de 1987, bien con participación del cien por cien o bien mayoritariamente participadas, y al 31 de diciembre de 1991 tiene 36 sociedades. Esto es algo que no entendemos bien. ¿Por qué en una empresa que está en vías de privatización acelerada se constituyen tantas docenas de nuevas sociedades dependientes de la matriz? No lo entendemos bien porque, al final, habría que tomar unas decisiones más operativas y más económicas, sobre todo para el Estado.

Querría saber cuándo se va a llevar a efecto la segunda o tercera parte de la segunda privatización y cuántos ingresos ha recibido el Tesoro Público como consecuencia de las privatizaciones. Usted decía que ya en el año 1989 había unas cantidades y que en el año 1992 se habrán producido otras como consecuencia de esas privatizaciones, pero a nosotros nos preocupa sustancialmente saber cómo ese dinero procedente de las privatizaciones está viniendo de una manera forzada al Tesoro Público; de una manera forzada porque no quisiera que se produjera nunca, pero con esta política de inversiones y con esta política de recesión creo que el grupo Repsol se tiene que ver abocado a solicitar ayuda, no sabemos si al Estado —puesto que ya no puede recurrir al ahorro privado—, porque solamente le quedaría privatizar, a no ser que ya lo venda todo y entonces nos hemos quedado absolutamente limpios de cualquier inversión.

¿Cómo está concibiendo usted la política del año 1993 con esta situación de recesión económica que afecta —cómo no— sustancialmente a Repsol, en un país con unas inversiones ambiciosas y con unos ingresos bastante más reducidos? Porque, igual que se han rectificado los Presupuestos Generales del Estado en el Senado cuando se ha producido esta circunstancia de

la devaluación, nosotros pensamos que un PAIF aprobado hace algunos meses también tiene que ser rectificado. De continuar las cifras que yo he citado y que he sacado de documentos recibidos de ustedes, así como de las informaciones que nos han facilitado en otras ocasiones, estaríamos ante la situación de que la primera empresa de este país empezaría a no tener esa holgura que nosotros deseamos que siga teniendo.

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

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Quisiera agradecer al señor Fanjul su comparecencia, así como la información que nos ha pasado por escrito, que no puedo juzgar en cuanto al contenido, pero desde luego tiene una buena presentación y es bastante voluminosa. Espero que nos sea de mucha utilidad.

También quisiera formular, en nombre de mi Grupo, algunas preguntas, a las que me gustaría que usted pudiera responder. De no poder hacerlo ahora —quizás sean algunas de ellas excesivamente prolijas y muy minuciosas—, le ruego que tome nota.

En todo caso, mi Grupo agradecería que las que no pudiera contestar ahora oralmente lo hiciera por escrito lo antes posible.

Me voy a referir a cuatro o cinco temas, formulando algunas preguntas sobre cada uno de ellos.

En relación al tema de las plantillas, al que se refirió también el señor Camacho, me gustaría saber cuál es su situación en las diferentes empresas del grupo Repsol, si existen excedentes en estas empresas y qué medidas tiene previstas para la recolocación de los mismos en puestos estables o, como se dice también, en puestos de estructura. En esta misma línea me gustaría saber cuál es la situación presente y cuál es la situación previsible de los eventuales, es decir, de las plantillas que están contratadas temporalmente en las distintas empresas del grupo, y si usted nos puede confirmar si efectivamente Repsol piensa rescindir el contrato de unos dos mil trabajadores temporales, así como si este proceso lo van a hacer ustedes. Por otra parte, me parece que hay compromisos incluso escritos en los distintos acuerdos de ustedes con los sindicatos de su empresa, y creo que es innegable que han operado siempre con altas dosis de responsabilidad me gustaría saber si piensan hacer ustedes partícipes a los sindicatos de este proceso en alguna forma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, como sabe, la Presidencia procura ser lo más flexible posible en este tipo de debates, pero rogaría a SS. SS. que se ciñan un poco, que tengan en cuenta cuál es el objeto de la comparecencia, porque estamos hablando de temas que nada tienen que ver. El objeto de la comparecencia es suficientemente amplio desde mi punto de vista, porque dice: política de inversiones y de privati-

zación e ingresos del Tesoro Público como consecuencia de la misma. Yo creo que es un tema amplio, pero no incluye lo que S. S. está planteando. Le ruego que se ciña al tema. En caso contrario, el compareciente sólo responderá a las cuestiones que son objeto del orden del día.

El señor **GARCIA FONSECA**: Entiendo lo que me plantea la Presidencia. Pero como son temas de actualidad sobre los que mi Grupo se vería obligado a pedir de nuevo la comparecencia del señor Fanjul, aprovechando lo del Pisuerga... Simplemente es por una economía procesal.

En todo caso, voy a ser muy breve, señor Presidente. Ya le he dicho al señor Fanjul que aquellos temas que no estén dentro del orden del día, y lógicamente no los tenga preparados, me los puede contestar por escrito. De todas formas repito que voy a ser muy breve, señor Presidente.

Decía que otra de las operaciones laborales —sobre las que a mi Grupo le gustaría saber cuál es el estado de la cuestión— que se están practicando en Repsol es la cesión de personal por parte de unas empresas a otras. Mi Grupo entiende que esto se podía calificar de prestamismo laboral. Le ruego que me conteste si es así y qué valoración le merece, teniendo en cuenta, además, que las condiciones económicas y laborales, en general son muchas veces distintas entre las empresas originarias y las que se preta el servicio.

Yendo a otro tema relacionado con la comparecencia, en cuanto a las empresas del grupo Repsol, me gustaría saber algo de la antigua Campsa o de la futura compañía logística de hidrocarburos. Desearía tener información sobre el empleo que va a quedar, las inversiones, las líneas de negocios, etcétera, y si prevé la creación de algún tipo filial, por ejemplo, en relación a la flota de buquestanque, y en este caso en qué condiciones.

Igualmente desearía saber si el suministro de aeronaves en aeropuertos y la distribución capilar por camiones cisterna va a seguir perteneciendo a Campsa, a la compañía logística, o, por el contrario, también se pretende segregaras, como se ha hecho con los activos comerciales.

A mi grupo le interesaría también tener algún tipo de respuesta sobre cuál fue la razón por la que se ha suspendido la construcción de plantas de cogeneración, pues creemos que en el PEN estaban claramente señaladas las previsiones realizadas por el plan de ahorro y eficiencia energética. Según las noticias que han aparecido publicadas en la prensa, parece que Repsol ha cambiado los planes iniciales, lo cual haría que el PEN, al menos en este aspecto, resultara difícil de cumplir.

En cuanto a la situación económico-financiera de Repsol química, también nos gustaría saber su parecer sobre cuál es su situación y si existe algún plan de refluotamiento de Repsol química. Según las noticias que le han llegado a mi grupo, parece que se trata de un plan de ajuste, en el sentido más duro del término; es decir,

que se trata de reducción de empleo y de venta de filiales, pero no tenemos noticia de que vaya acompañado de ningún tipo de plan industrial que pretenda reflotar lo reflotable de este sector.

También desearíamos saber cómo va a participar el sector público petrolero en las sociedades de gestión de «stocks» estratégicos que, como bien sabe, se le ha dado luz verde a través de la ley de ordenación del sector petrolero, que me parece que la próxima semana va a ser definitivamente ratificada por el Congreso, después de su paso por el Senado. Y, en ese caso, ¿qué empresas del grupo Repsol van a participar en su gestión y con qué participaciones accionariales, con qué activos materiales? ¿Qué empresas del grupo van a participar, con qué participaciones accionariales, con qué activos materiales y con qué recursos humanos?

Por otra parte, y como usted sabrá seguramente mejor que yo, el Gobierno pretende liberalizar el precio de los fuel-óleos, en el sentido de eliminar el precio máximo que actualmente rige. ¿Cuáles les parece que pueden ser las consecuencias que puede tener este tipo de medidas para las zonas geográficas alejadas de las refinerías, en la medida en que el tope máximo ya ha sido fijado? Quiero recordar a esta Comisión que para mantener el mismo se aprobó una resolución con los votos favorables de mi Grupo. En el Plan Energético Nacional se hablaba del mantenimiento de este tope máximo, que nosotros creemos que es de vital importancia para las zonas geográficas más deprimidas, que suelen ser las más alejadas de estos centros refineros, las cuales pueden verse privadas incluso de suministro o realizado éste, a precios excesivos. Esto podría tener una consecuencia enormemente negativa para el ya endeble tejido productivo de esas zonas, en especial para las pequeñas y medianas empresas, explotaciones agrarias, etcétera.

En cuanto a su política de privatización, creo que a nadie de esta Comisión se le escapa su decidido afán privatizador. Usted se ha manifestado aquí no solamente confeso, sino convicto de ser claramente partidario de privatizar todas las empresas públicas. Incluso recuerdo que llegó a decir, casi literalmente, que ninguna empresa pública podía ser competitiva en una economía abierta, frase que recuerdo que en aquel momento me dejó realmente pasmado, que dirían otros, y me lo sigue dejando. (El señor Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos y de Repsol, Fanjul Martín: No dije nada parecido.) Si no es así me alegraría mucho, porque me parece un pensamiento tan dislocado que me extrañaría que el máximo gestor de una empresa pública de la envergadura y del buen funcionamiento, en cuanto a resultados, de Repsol, o del Instituto Nacional de Hidrocarburos, tuviese esa especie de lapsus, que se podría interpretar de muy mala manera si se aplica cualquiera de las metodologías del psicoanálisis al uso.

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

El señor **GARCIA FONSECA**: Voy concluyendo, señor Presidente.

Estaba en el tema de la privatización y la pregunta es: ¿Se pretende privatizar aún más el grupo Repsol? Por lo poco que he podido ojear de este informe magnífico, al menos en cuanto a su presentación, queda absolutamente clara la tendencia privatizadora. Tiene unos gráficos con unas barras amarillas absolutamente decadentes, en cuanto que la altura correspondía al cien por cien de participación del sector público en la empresa y después va cayendo en picado, desde el año 1988 hasta el momento casi el 50 por ciento. ¿Esta tendencia va a continuar? ¿Vamos a seguir tirando la casa por la ventana o a atender a la deuda pública vendiendo nuestro patrimonio?

En todo caso, señor Fanjul, quiero recordarle que en algunas de las resoluciones aprobadas por el Pleno del Congreso de los Diputados —la fecha me parece que fue el 9 de abril de 1992; en todo caso, era en relación al Plan Energético Nacional— se habla explícitamente del mantenimiento de mayorías accionariales públicas en el sector público petrolero. Le puedo incluso leer el texto —lo tengo aquí—, pero no lo haré en aras de la brevedad y porque supongo que usted es suficientemente conocedor del mismo.

Termino ya. ¿En qué situación se encuentra el proyectado centro tecnológico corporativo, que unificaría los departamentos de investigación y desarrollo de las distintas empresas del grupo? ¿Qué consecuencias tendrá sobre el empleo en Repsol? ¿Qué plan de inversiones hay, y qué fecha aproximada de su entrada en funcionamiento, etcétera?

La última pregunta, señor Fanjul, es: ¿cuáles son las actuaciones que Repsol lleva a cabo para asegurar desde su ámbito el cumplimiento del plan de eficiencia y ahorro energético, incorporado en el vigente Plan Energético Nacional?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Fanjul tiene la palabra para responder a los temas planteados, así como a las cuestiones globales formuladas, en la solicitud de comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS Y DE REPSOL** (Fanjul Martín): Quiero manifestar mi satisfacción por estar con ustedes y poder contestar a las preguntas formuladas, así como poder comunicar ideas relacionadas con los temas aquí suscitados. Son más de veintitantas pequeñas preguntas o comentarios y, con independencia de que luego haga algún comentario global, voy a intentar contestar a cada una de ellas. Rogaría me disculpen si me salto alguna, pero si me lo recuerdan al final intentaré contestar.

Hay algunos números que en este momento preferiría no mencionar. Estoy dispuesto, si luego me lo recuerdan, a mandar por escrito los que no haya mencionado, porque cometo muchos errores cuando de memoria contesto con números a preguntas de este tipo.

Luego me recuerdan incluso cosas que no he dicho, pero si me equivoco en lo que digo me lo van a recordar de peor forma.

En el tema del endeudamiento, la deuda que calculamos que Repsol va a tener oscila entre 100.000 y 200.000 millones de pesetas en los próximos años. Este es un año en que las inversiones han sido particularmente importantes, por la trascendencia que han tenido las inversiones en refino y también en marketing. En un año de desmonopolización, hemos tenido que efectuar fuertes inversiones para hacer frente a esta nueva situación.

He de recordarles que, para calcular la magnitud de la evolución del endeudamiento, hemos de coger el «cash-flow» y ver qué parte del mismo va a dividendos, qué parte va a impuestos y el resto es lo que hemos de comparar con la inversión. La diferencia entre uno y otro es lo que nos muestra la evolución del endeudamiento.

El año que viene esperamos una reducción de los niveles de inversión, los planes ya los teníamos trazados, y probablemente un estancamiento o una reducción del grado de endeudamiento. No esperamos que el endeudamiento aumente entre 600 y 800.000 millones de pesetas porque aproximadamente ésa va a ser la inversión, entre 700 y 800 y, obviamente, vamos a generar un «cash-flow», es decir, un neto disponible de más de 100.000 millones al año. Por consiguiente, es imposible que lleguemos a ese volumen de endeudamiento.

En los PAIF figuran las entregas, las aportaciones que el INH puede hacer a ENAGAS. Son autorizaciones que estamos capacitados para hacer y que pueden ir en forma de ampliaciones de capital o en forma de subvenciones. Obviamente, en función de las necesidades de ENAGAS se pueden o no hacer y, por tanto, ahí existe un margen de flexibilidad importante. En este sentido he de decir que la situación de ENAGAS en el ejercicio de este año es bastante buena y tendrá un resultado positivo cercano a los 10.000 millones de pesetas.

Los beneficios de este año están estancados, se han repetido aproximadamente, pero eso puede considerarse muy bueno a nivel internacional, en primer lugar por la evolución general que está teniendo la industria en el mundo y, en segundo lugar, por la evolución general que están teniendo las empresas petroleras y, en concreto, las empresas petroleras europeas por distintas circunstancias, la forma en que la recesión les está afectando, la evolución particularmente mala de la química. Si usted ve, por ejemplo, BP es el primer año de su historia que ha tenido pérdidas; Petrofin ha reducido sus resultados en un 56 por ciento; en total no recuerdo bien si ése es un 30, un 40, un 20 ó una cosa así. No tienen más que ver, en el caso de España, la evolución de los resultados que ha tenido también CEPSA. Todas las compañías europeas están experimentando este año importantes reducciones en sus beneficios.

Nosotros, a pesar de estar viviendo en un momento de liberalización y con un aumento de competencia mucho más importante del que la gente se cree, estamos

repetiendo los resultados por una serie de actuaciones que hemos tenido en los últimos años y que fundamentalmente tienen que ver con la política de reducción de costes, con la entrada en el negocio del gas natural y con las actuaciones en el extranjero en exploración, que han compensado la caída en los resultados en refino, en refino, marketing y en química.

La política de plantillas y la política laboral creo que en Repsol ha sido ejemplar. Tenemos un problema importante —es una herencia de muchos años de monopolio— y es que el coste unitario de la mano de obra en las compañías de Repsol y del sector petrolero en general es muy alto, es superior a seis millones de pesetas, pero hemos simultaneado una política de reducción de plantillas, de rejuvenecimiento de las mismas porque se han ido modernizando las instalaciones sustancialmente y hay veces, como se ha reconocido por los propios sindicatos, en que hay dificultades para readaptar la mano de obra en muchos casos, pero todo se ha hecho y se hará en forma no traumática, y ésta es nuestra política de negociación. En los últimos años hemos creado puestos de trabajo. Estamos aproximadamente con una plantilla estable. Lo que pasa es que se ha reducido la plantilla de empresas que ya teníamos; por ejemplo, de Butano en el refino, pero han aumentado los empleos en las nuevas actividades que se han ido desarrollando.

Las inversiones que menciona usted de Repsol en exploración han sido muy rentables y en este momento no recuerdo los beneficios que nos da Indonesia y Egipto, pero me da la impresión de que el resultado operativo puede estar cercano a los 10.000 millones de pesetas, que es un resultado muy importante.

¿Cuál es la razón fundamental por la que, por ejemplo, le hemos comprado los activos de Egipto a BP, a Shell, o en Indonesia? La razón fundamental es que éstas son compañías aproximadamente diez veces superiores a nosotros y determinados tipos de activos son excesivamente pequeños para ellos y tienen un tamaño suficientemente adecuado para nosotros. Entonces, ahí hay la posibilidad de realizar operaciones que sean mutuamente ventajosas. Es decir, operaciones de compra y venta de activos de reservas se producen muchísimas y hay un mercado importante de activos en todas las zonas del mundo. Los portafolios activo-exploratorios se reordenan, se intercambian, se venden, se compran, y ese es un negocio importante que ha tenido resultados muy positivos para Repsol-Exploración en los últimos años. Este tipo de resultados los puede usted ver comparando cómo han evolucionado los de Repsol-Exploración este año. Me parece que este año los resultados operativos han crecido como un 150 por ciento. Esta es la razón fundamentalmente: Reservas de 150 millones de dólares para una compañía como Shell o BP son activos muy pequeños, mientras que nosotros podemos llegar allí, explotarlos con costes menores, y esto tiene más sentido. Es un problema de escala en gran medida.

Los resultados del refinado y «marketing» han caído

porque así ha sucedido en todo el mundo, y particularmente en Europa. La razón fundamental es que se han estrechado los márgenes como consecuencia de las dificultades económicas que está viviendo Occidente y, por lo tanto, los beneficios en esa parte del negocio son menores.

Por otra parte, en el caso nuestro hay algo que tiene un impacto muy significativo en más de 5.000 millones de pesetas, y es el «decalage» que existe al aplicar la fórmula de precios. Como sabe usted, la fórmula de precios fija los mismos con tres semanas de retraso. Luego si, por ejemplo, en un momento determinado se produce una devaluación, nosotros inmediatamente comenzamos a comprar el crudo más caro, mientras que ese incremento de costes lo trasladamos a los precios con tres semanas de retraso. Esto ha tenido un impacto muy negativo en los resultados del grupo y, obviamente, un resultado positivo en la situación general de la economía, porque los incrementos de precios se han transmitido con un retraso. Obviamente, a medida que pasa el tiempo, este retraso, este «decalage» se va corrigiendo, pero cuando se cierra el trimestre, si la devaluación es a mediados de septiembre, el precio del crudo sube instantáneamente el mismo día que se produce la devaluación, mientras que nosotros tenemos que esperar hasta el trimestre siguiente para transmitirlo a precios.

Las inversiones han crecido fundamentalmente por lo que le he dicho —las adquisiciones que se han hecho y la construcción de nuevas estaciones de servicio, inversiones en general en el área de «marketing»— y también las inversiones en refino, que son muy importantes, que tienen que ver con el cumplimiento de las nuevas especificaciones para productos petrolíferos y que suponen una reducción del contenido de azufre, de plomo y, además, un aumento de la participación de destilados medios.

Me parece que el tema de la cogeneración ha salido dos veces. Hemos aprobado un plan en el que está previsto producir aproximadamente 220 megavatios. La mayor parte de estas unidades ha entrado o entrarán en el año 1993 y se van a hacer prácticamente en todas las instalaciones que tenemos. Lo que estamos esperando es la aprobación de la ley de reordenación del sector eléctrico —a ver cómo queda—, para ver si conviene producir más electricidad o no. El plan contempla básicamente sustituir totalmente nuestras compras de electricidad y lo que no queremos es desarrollar un plan que esté basado en verter electricidad a la red hasta que no esté suficientemente despejado el marco institucional, pero sí cumplimos con los supuestos que se esperan en nuestro caso en el PEN. En el futuro, y una vez acabemos este plan, se podrá cogenerar más o menos, y es una decisión que tomaremos posteriormente, pero son inversiones de más de 30.000 millones de pesetas. Estamos produciendo ya electricidad en Puertollano, en La Coruña; próximamente produciremos en Bilbao y entrarán también Cartagena y Tarragona. Lo que quiero decir con esto es que no abandonamos los

objetivos de cogeneración. Hemos hecho un esfuerzo muy importante, que va a tener un resultado también significativo en las cuentas del grupo, y lo que no queremos es lanzarnos a un plan que consideramos que puede ser arriesgado.

La caída de la química —y esto tiene que ver con las ventas— básicamente se debe a que han caído los márgenes de los productos químicos en todo el mundo en forma muy importante, y le voy a dar unos datos: Dow Chemical, que está aproximadamente en el mismo tipo de química que nosotros, ha publicado sus resultados. Ha perdido 10.000 millones de pesetas en los nueve primeros meses. No conozco ninguna empresa química que no haya visto caer en forma dramática sus resultados y, es más, esperamos esta mala situación de la química para los próximos años; no esperamos una recuperación porque hay una gran cantidad de capacidad que va a entrar en los próximos tiempos.

La crisis que está viviendo la química es muy distinta de la que vivimos en los años 80, en los que básicamente esta crisis se debía a un empujón de costes; subió el precio del crudo; subió, por tanto, la materia prima de los plásticos; todo esto fue acompañado de una recesión mundial. Entonces, con más costes y poca demanda, los márgenes se estrecharon mucho y hubo fuertes pérdidas. Ahora esto no es así; no han subido los costes, no son altos, pero lo que ha ocurrido es que ha entrado una gran cantidad de nueva capacidad en los últimos años. Ha habido una serie de años buenos (creo recordar que el beneficio operativo nuestro en el año 1988 fue de 30.000 millones de pesetas; todas las compañías se dedicaron a ampliar su capacidad) y en este momento estamos en una situación de exceso de capacidad.

Me gustaría señalar una idea respecto a cuando he hablado de los costes y de si la materia prima está cara o barata. Hace muchos lustros que la gasolina no ha estado tan barata en España. Cuando se dice que el precio de cien pesetas es alto, estamos hablando en pesetas nominales. Si lo ponemos en pesetas del año 1974, me parece que equivaldría a 170. Es decir, no lo recuerdo en este momento y me estoy arriesgando, pero desde la primera crisis nunca ha estado tan barata la gasolina. Lo que pasa es que cien pesetas nos parece mucho, pero si lo ponemos en pesetas constantes, verán ustedes que es muy barato.

En el gas no tengo aquí los resultados, pero esperamos una subida este año, entre gas natural y GLP. Es decir, ahí no sé si hay un problema de periodificación o un problema de amortización de fondos de pensiones pasados, que ya están dotados, pero esperamos una subida este año.

La desmonopolización del GLP nos va a afectar de dos formas. Primero, el precio de la materia prima no va a estar fijado por la Administración y, por tanto, nuestros suministrados son BP, Cepsa y las importaciones, y los precios a los que compramos a estas compañías los determinamos en negociación mutua, obviamente

basado sobre parámetros internacionales. Esta liberalización tendrá un impacto positivo en el grupo.

Obviamente, la devaluación, en la medida en que hace que las importaciones de GLP sean más caras, está afectando negativamente, pero este año esperamos un crecimiento moderado en los resultados de GLP. He de recordar en este caso que el GLP en España es una compañía del servicio de butano y esto es difícil de apreciar cuando sólo hay un suministrador, pero probablemente es el mejor de Europa y uno de los mejores del mundo, siendo el precio la mitad del que existe en Europa.

Algunos resultados extraordinarios son inevitables como consecuencia de haber vendido acciones de Campsa, hemos vendido activos y, por tanto, nos vemos obligados a recoger esa plusvalía que figura ahí. Lo que sí le quiero decir sobre el resto de los resultados extraordinarios es que, a diferencia de lo que a veces se suele hablar de los atípicos y generación de plusvalías, no estamos vendiendo activos que generen resultados.

En el tema inmobiliario, no estamos vendiendo las sedes quitando la de Campsa porque sea innecesaria al desaparecer el cometido de esta Compañía y haya que repartir los activos de la misma. Lo que ocurre es que sólo lo venderemos si hay un buen precio y si no no la venderemos. No lo hemos encontrado, somos escépticos respecto a la posibilidad de encontrar un buen precio y predeciblemente no la venderemos. Tampoco estamos vendiendo el resto de las sedes. Creo que es importante que la Compañía siga manteniendo unos activos inmobiliarios como parte de su patrimonio y su solvencia. Lo que ocurre es que al desmonopolizarse y tener nosotros que adquirir lo que son los activos y el personal comercial de Campsa, convenía que estuviéramos todos juntos, la parte de producción y la parte de comercialización, y fuimos todos a un único edificio. Entonces, en ese edificio estamos pagando un alquiler, pero el resto de los edificios que hemos abandonado no están en venta, sino que los queremos alquilar. Desde el punto de vista patrimonial es lo mismo; es como si usted vive en una casa alquilada, pero tiene otra casa que es propiedad suya y se la alquila a un tercero. Desde los puntos de vista patrimonial y financiero es lo mismo; lo que pasa es que a lo mejor usted vive en una casa que se adecua más a sus necesidades y alquila la otra casa que se adecua menos.

Lo que hemos vendido han sido pisos sueltos, y eso sí lo pensamos vender. Por ejemplo, donde estaba antes el INH, porque, desde el punto de vista puramente administrativo, resulta excesivamente complejo tener estos pisos, que van quedando sueltos por la propia marcha de una compañía y que a veces son locales comerciales. Entonces estamos vendiendo activos pequeños, es decir, delegaciones comerciales que se cierran porque a lo mejor nos cambiamos de un sitio a otro, pisos o sueltos terrenos que son inactivos; por ejemplo, había un almacén de lubricantes que hemos abandonado por no ser necesario y que vendemos. Son desinversiones pequeñas. En estos casos, las ventas y

alquileres de bienes inmuebles las hacemos de la mano de una compañía experta en bienes inmobiliarios, en concreto con una compañía inmobiliaria que se llama Kinght Frank & Rutley, que es una de las múltiples que actúan en Madrid. De todos los activos que se venden se hace una valoración independiente de los mismos para conocer la adecuada valoración de esos activos y se vende a aquel que ofrezca un mejor precio; por tanto, en ese sentido no hay ningún problema para proporcionar la información complementaria que usted quiera.

Lo que sí quisiera dejar claro es cuál es nuestra situación inmobiliaria. No estamos reduciendo nuestro patrimonio inmobiliario; por el contrario, hemos aumentado muchísimo patrimonio inmobiliario al comprar estaciones de servicio, locales comerciales, etcétera. Lo que ocurre es que en toda sociedad que está experimentando una evolución hay veces que sobran unas cosas y faltan otras y entonces se reajustan. Es decir, no se trata de acumular indefinidamente.

No sé si al hablar del INH usted se refiere a si está pensado convertirlo en una sociedad estatal en el sentido de una sociedad anónima, porque es sociedad estatal de las de tipo «B» de la Ley General Presupuestaria. Que yo sepa —y no conozco en este sentido las intenciones del Gobierno—, no se ha pensado convertirlo en sociedad anónima, no se ha pensado introducir ninguna modificación en su situación actual.

El número de sociedades no sé si ha crecido o no. Yo comprendo lo que usted dice. Estamos ahora intentando hacer un esfuerzo para ir eliminando sociedades, fusionando en muchos casos. Lo que ocurre es que, con frecuencia, son inevitables. Por ejemplo, lo de Egipto; lo de Egipto es una sociedad, porque, de acuerdo con la legislación egipcia y por razones fiscales, tenemos que tener una sociedad que tenga allí los activos. En general, los activos de exploración y producción son sociedades, es decir, igual que Shell o Chevron que, cuando estaban en España y tenían activos aquí, tenían una sociedad que explotaba esos activos. Obviamente, muchas de las sociedades obedecen simplemente a que, al comprar estaciones de servicio Campsa, compraba sociedades; hay veces que se compra el activo en sí mismo y hay veces que se compra la sociedad porque es una sociedad limitada, muchas de las gasolineras que vemos son sociedades limitadas de varios hermanos, de una familia, son negocios antiguos. Sí estamos haciendo un esfuerzo en el sentido de reducir el número de sociedades por razones puramente administrativas, es decir, de mantenimiento de libros y ese tipo de complejidad, pero en muchos casos es necesario; en otros casos ocurre que tenemos otros socios, como el caso de Petronor o General Química.

La próxima privatización dependerá de cuando el Gobierno lo diga. Creemos que lo fundamental es tener flexibilidad —si ésta se produce— respecto al momento, respecto a la estructura y respecto a la cuantía. Me parece que tener flexibilidad respecto de otros tres parámetros es lo fundamental. Nosotros no podemos, ob-

viamente, decidir la privatización o no de un paquete adicional de Repsol; tampoco voy a ocultar que en el plan que habíamos presentado desde el principio se preveía una colocación doble, en el sentido de que habría un tramo minorista y un tramo institucional. Hemos llevado a cabo el tramo minorista y el tramo institucional se podrá hacer a partir de la aprobación de la ley de desmonopolización.

En cuanto al tema de dividendos, yo distinguiría lo que son dividendos del INH de lo que son dividendos de Repsol. Repsol tiene un «pay out», es decir, la proporción de los beneficios que reparte de aproximadamente entre el 40 y el 50 por ciento —creo que ahora es el 43 por ciento—; esto es lo que anunciamos cuando hemos salido a Bolsa y es lo que hemos mantenido. Nunca hemos recibido ayudas, no estamos esperando recibir ayudas, no creo que necesitemos ayudas, no las necesitaremos.

En cuanto a los dividendos del INH, nosotros damos, prácticamente, todos los beneficios en forma de dividendos, pero el INH en sí no está considerado, por ahora, como un vehículo de inversión; en todo caso, como un vehículo de apoyo a Enagas, si hay que hacer subvenciones de explotación o ampliaciones de capital. En mi concepción la separación que existe entre el INH y el resto del Estado, de la Administración, es puramente instrumental. Por tanto, yo creo que es el propio Estado el que debe decidir si quiere que el dinero esté en el INH o esté fuera.

Como Presidente de Repsol, aconsejaría que se mantuviera este «pay out» de entre un 40 y un 50 por ciento en Repsol e intentaría convencer de que no se pasara de eso. En el caso del INH, no haría lo mismo ni lo he hecho. Es decir, todo lo que está en el INH debe considerarse como activos susceptibles de empleos alternativos allí donde sea más necesario. No es nuestro objetivo hacer crecer el INH, sí es nuestro objetivo hacer crecer lo que son los activos del INH. No sé si me explico o no.

Estamos viviendo un período, que no se me oculta, de cierta depresión económica, en mi opinión muy exagerada y con un contenido psicológico excesivo. Creo que los retos y los problemas que surgen en situaciones como las actuales constituyen buenas oportunidades para hacer cambios, reformas, que en otros momentos de mayor bonanza las organizaciones somos incapaces de hacer, y así nos lo hemos tomado en Repsol. Es decir, creemos que es el momento más adecuado para hacer muchos cambios que nos pueden fortalecer y eso es lo que estamos intentando hacer.

Tengo entendido que el PAIF está en rectificación, fundamentalmente porque me parece que los cuadros del PAIF los recibimos en marzo o en abril. Por lo tanto, se comenzó a elaborar mucho antes de la emisión de bonos canjeables, por lo que en el PAIF se contemplaba una participación en Repsol superior a la actual. Creo que se está revisando con esta cuantía. No hay ninguna revisión fundamental en el resto. Sin embargo, he de decirle que, como toda compañía, hemos de tener

la suficiente flexibilidad para adaptarnos a los cambios que se produzcan en las distintas circunstancias. Hemos estado trabajando con un plan estratégico, pero eso no quiere decir que sea algo que, a ciegas y pase lo que pase, tengamos que ejecutarlo; en sus líneas fundamentales, y yo diría que entre un 80 y un 90 por ciento, sí. Ahora, hay ciertas cosas que permanentemente estamos adoptando. De hecho, tenemos un sistema de planificación anual. Todos los años revisamos el plan estratégico y nos planteamos y descubrimos nuevas cosas que hacer.

Los ingresos al Estado vienen en el documento que les he dado a ustedes; no sé si todas SS. SS. lo tienen. En la página 6, vienen todas las aportaciones que hemos ido haciendo a lo largo del tiempo. Como pueden ver, en los últimos cinco años hemos ingresado más de 300.000 millones de pesetas. Su señoría siempre ha sido escéptico respecto a si hemos ingresado este dinero, pero se lo puedo garantizar y le podría dar el justificante bancario de que así ha sido.

En este documento, que, obviamente, se puede complementar, viene información bastante exhaustiva sobre lo que han sido los resultados. Si se da cuenta, en las dos páginas siguientes viene la desagregación de lo que son resultados extraordinarios de los ordinarios, es decir, cuáles son los resultados que se han ido generando como consecuencia de las ventas de acciones, los extraordinarios y los ordinarios. Por recordarle, donde pone resultados extraordinarios del INH, los de 1985 no obedecen a cuando vendimos acciones de Campsa al resto de los que hoy son accionistas de Campsa, ART, Petromed y Cepsa. Ahí se generaron unas plusvalías y se ingresó una cuantía significativa en la Administración. El resto de las plusvalías son básicamente o exclusivamente de las salidas a Bolsa.

Al señor García Fonseca pasaría a contestarle ahora. En el tema de plantillas me parece que he comentado anteriormente que llevamos una política laboral activa. Básicamente hemos creado puestos de trabajo, hemos amortizado puestos de trabajo, hemos reclasificado personal, y si hay algo de lo que podemos sentirnos satisfechos es de la calidad de política laboral y del esfuerzo que hemos hecho. Hemos hecho un esfuerzo muy importante, aunque no he de decir que no tengamos problemas relevantes que hemos de resolver. No hay ninguna política de eliminar todos los eventuales. Hay eventuales que son tales por su propia definición, porque si no los hubiéramos cogido fijos. Hay eventuales que se irán y otros que no se irán, y depende de muchas cosas. Es decir, hay interinos que han sido contratados para realizar tareas específicas y cuando se acaben tendrán que dejar la empresa. Hay actividades que disminuyen o que se potencian y, por tanto, afecta a la permanencia de los temporales. Pero no hay ningún problema en este sentido de eliminación total y, por supuesto, de ocultar nada a los sindicatos. Los sindicatos tienen una información muy amplia y muy directa.

Lo de ceder personal de unas empresas a otras no

creo que sea prestamismo laboral. Básicamente, lo que estamos intentando es ofrecer nuevas oportunidades al personal. Es decir, surgen vacantes en ciertas empresas en expansión —por ejemplo, en Enagas—, y lo que estamos intentando es ofrecer oportunidades de que pasen a trabajar a Enagas a trabajadores que están en empresas donde puede haber excedente o no encajen. Ya sé que esta política no es fácil porque las condiciones de trabajo son distintas, y lo que estamos intentando es compensarlas. Por ejemplo, hemos creado Repsol Comercial y absorbido a muchos trabajadores que antes trabajan en Campsa, con horarios distintos, fondos de pensiones distintos. Todo lo hemos negociado con sindicatos y hemos alcanzado un acuerdo. Ellos querían haber alcanzado mejores condiciones, indudablemente. Nosotros también querríamos haberlas alcanzado. Hemos llegado a algo que nos parece aceptable.

En el caso de CLH, las inversiones —en este momento no lo recuerdo bien— en los próximos años oscilan entre 10.000 y 15.000 millones de pesetas. Básicamente incluye acabar los oleoductos que están en construcción, centrales de abastecimiento, factorías, y luego hay inversiones importantes de reposición. Está en estudio el crear una filial de flota. Es muy distinto gestionar oleoductos que una flota. Está en estudio crear una filial de lo mismo.

No hay nada planteado en el tema de servicio de suministro a aeronaves. No quiero decir con esto que no pueda plantearse. Y la distribución capilar nunca ha sido responsabilidad de Campsa, más que muy secundariamente. Es decir, para crear puestos de trabajo tenemos no sé si unos 500 trabajadores dedicados a la distribución capilar, pero básicamente ha sido responsabilidad de compañías de distribución, compañías privadas que llevan el producto desde las factorías hasta las estaciones de servicio o hasta el consumidor particular. Ahí no está previsto ningún cambio significativo.

Me parece que he comentado lo relativo a las plantas de cogeneración. He comentado lo mala que era la situación de la química, lo mala que esperamos que siga siendo. En absoluto estamos desarrollando un plan de ajuste puro y duro. Estamos intentado aumentar la investigación; estamos intentado concentrarnos en productos donde podamos tener mayor tamaño y abandonar actividades donde somos muy pequeños para competir en Europa; estamos hablando con otras compañías europeas para forjar alianzas y colaborar con ellas, y estamos, obviamente, intentando reducir costes, fundamentalmente porque estamos en la química de los «comodities», y ahí los costes son algo fundamental.

Sobre la sociedad de los «stock» estratégicos, lamento no poder contestarle porque no conozco el resultado final que se va a dar a esta sociedad. Sé que sus distintos aspectos estaban siendo objeto de discusiones. Participaremos como las demás compañías.

En cuanto a la liberalización del precio del fuel-oil, creo que no debe haber preocupación en ese sentido. Hay muchísimos oferentes en ventas generales de gas-

oil y de fuel-oil; las compañías de transporte están haciendo quincenalmente concursos a los que se presentan distintas compañías con su oferta; Renfe ha hecho concursos en los que también se han ofrecido distintas compañías; cualquier comprador de fuel-oil puede pedirle precio a un montón de compañías. El problema que vemos a la existencia de ciertos topes es que eso puede producir desabastecimiento, es decir, que puede ocurrir que a alguien no le quiera suministrar nadie. De todas formas, nosotros creemos que con la situación actual y con la cantidad de oferentes que hay, no tiene por qué haber ningún problema de desabastecimiento, si se liberaliza, ni de precios elevados, como consecuencia de la competencia que ya existe.

Yo no tengo ningún decidido afán privatizador; no he pronunciado la frase que me ha atribuido, de verdad. Mi limitación intelectual comprendo que es importante, pero nunca se me ha ocurrido pensar que ninguna empresa pública puede ser competitiva en un contexto abierto. Yo no creo que la privatización sea el principal problema de este país ni que la privatización resuelva todos los problemas; creo que, en algunos casos, es una política conveniente. En absoluto creo que sea lo más importante que haya que hacer, pero sí creo que es algo que puede convenir hacer. No soy tampoco quién ni es la compañía la que ha de decidir si debe privatizarse o no; ésa es una decisión política de un nivel mucho más elevado y que, por supuesto, no corresponde en ningún momento a los gestores. Es verdad que, como gestores y como ciudadanos, damos nuestra opinión y nuestra recomendación, y yo creo que lo que conviene en nuestro caso es fijarse, como ustedes han hecho también y reflejan sus preguntas, más en los problemas y en las fortalezas de la compañía y en que siga siendo española, que es algo que a mí me parece muy importante; pero el que el Estado tenga el 40 o el 80 por ciento me parece menos relevante. Quisiera recordar en este sentido que a mí no me parece una aberración que una sociedad que se mueve en un contexto competitivo, donde compiten muchas, sea privada o tenga una participación privada importante. Este es un país en el que, a diferencia de otros muchos, los monopolios han sido privados, y yo creo que es mucho más importante y más razonable que una empresa competitiva sea privada que no lo sea.

Respecto al Centro Tecnológico Corporativo, lo que hemos creado es una unidad tecnológica única para todo el grupo. Estamos funcionando así y esto es lo importante y lo relevante; lo otro es la creación de un nuevo centro tecnológico. Como recordarán ustedes, estuvimos a punto de comprar unos terrenos, que finalmente no fue posible, no hemos encontrado el sitio adecuado, y por lo tanto, en este momento lo tenemos parado, pero esto no está afectando al resto del esfuerzo que estamos haciendo en tecnología.

Por lo que se refiere al Plan de eficiencia y ahorro energético, hemos hecho un esfuerzo muy importante. En primer lugar, por el plan de cogeneración que le he mencionado, que es muy importante; en segundo

lugar, porque estamos desarrollando un plan específico de reducción de costes energéticos, dentro de la política global de reducción de costes en la compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fanjul. (El señor Camacho Zancada pide la palabra.)

Es un turno de meras aclaraciones y, por tanto, un turno breve el que tenemos en este momento.

Señor Camacho, muy brevemente, por favor.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Sí, señor Presidente. Voy a empezar tratando de ser muy breve y, además, numerando los puntos de mi intervención, empezando por el revés, a ver si así nos aclaramos mejor.

Señor Fanjul, me dice usted que yo no me creía que ustedes han ingresado este año 150.000 millones de pesetas en el Tesoro, y yo le tengo que decir a usted que me parece muy difícil de creer, por una razón: porque ustedes han privatizado por 80.000 millones, me parece, y no han tenido beneficios, no han tenido dividendo, no los han pagado; piense usted que estamos en el año 1992. El año pasado usted cumplió sus 9.500 millones y en el año 92 yo le pido el desglose de los 150.000 millones, porque me parece imposible...

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (INH) Y DE REPSOL** (Fanjul Martín): En el año 1992, los beneficios que recibe el INH de Repsol, como en toda la compañía, son dividendos que cobra en el 92 correspondientes a beneficios del año anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, termine su pregunta. Luego tendrá el señor Fanjul el turno de réplica.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Son varias. Permítame, Presidente, que voy a ser muy breve.

Le ruego al señor Fanjul que me escuche esto: Yo le pido el desglose de los 150.000 millones, porque me parece prácticamente imposible. Hace un mes —tengo sus declaraciones— decía que este año van a intentar ingresar 117.000 millones. Lo he leído en el diario «Expansión». Al final de esta circunstancia me encuentro con lo siguiente: el señor Solchaga tiró la cifra redonda en este Congreso de que quería obtener del INH y de Repsol 150.000 millones y han empezado a cuadrar los balances por el final. Ahora vamos a sacar del arcón del buen padre de familia hasta llegar a 150.000 millones. Por eso le pido que me dé el desglose de los 150.000 millones.

Le tengo que decir que estoy francamente preocupado por otra cosa en la que tampoco creo que haya acertado usted, y mire si le estoy diciendo las cosas con afecto. Usted dice que en exploración y producción han mejorado sustancialmente las cosas. Yo tengo los datos publicados por usted, aquí en este papel, en el que está su anagrama y todo, que dicen: las inversiones de

la actividad, de exploración y producción, se elevaron a 34.000 millones, un 126 superiores al primer semestre de 1991, que es de donde se deduce que ustedes están en ese momento comprando Campo Vizcacheras en Argentina; un 25 por ciento, que me tendrá usted que decir más Indonesia, más Egipto, pero —y aquí es donde viene lo que yo le quiero decir a usted— los beneficios no los he visto por ningún sitio.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE HIDROCARBUROS Y DE REPSOL** (Fanjul Martín): ¿Me lo deja ver? (El señor Camacho Zancada entrega al Presidente del Instituto de Hidrocarburos y de Repsol un escrito.)

El señor **CAMACHO ZANCADA**: No soy yo el que interrumpe, señor Presidente.

Le ruego que tenga paciencia. Voy a seguir, y ahora me contesta, señor Fanjul.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE HIDROCARBUROS Y DE REPSOL** (Fanjul Martín): En la página 10 se dice que los beneficios del año 1991 fueron de 5.060 millones. En el año 1992, 10.235...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fanjul, tendrá su turno para responder.

Termine su intervención, señor Camacho, porque si no no se va a aclarar nadie.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Termino, pero... si casi no he empezado. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Es que era un turno breve.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Claro, pero es tan breve que con tanto levantarse se va uno a estimular más en las preguntas.

En tercer lugar (lo anterior era la segunda pregunta), mi gran sorpresa porque Enagas, que va a ganar 10.000 millones de pesetas, está comprometido en el plan a 309.000 de inversión en tres años. Si éste es un beneficio correspondiente a esas inversiones, a mí me ha dejado bastante preocupado, si yo fuera un empresario privado y tuviera que responder ante mis accionistas. Usted ha dicho una cosa: los beneficios están estancados y se ha puesto usted a comparar otras compañías privadas petroleras del mundo. Claro, pero es que ésta no es privada; ésta tiene un gobierno, un boletín oficial y una serie de ventajas y le han venido unas inyecciones patrimoniales de Campsa que ya las quisieran para sí otras compañías petroleras del mundo, aunque algunas de ellas han participado también en ello.

Después dice usted que están vendiendo activos que venden pisos sueltos. Mire usted, ¡qué le voy a decir! Aunque lo vendan a través de una empresa, que no sé cuál es, debe ser una empresa inglesa o americana por el nombre que ha citado, el Estado los está vendiendo

a través de Improasa, que tampoco me parece un procedimiento muy típico, es decir, la Dirección General de Patrimonio, pero es sorprendente que estén ustedes haciendo esas ventas. Yo le he preguntado antes: ¿por qué procedimiento? ¿Hay un principio de publicidad? Sencillamente, ¿se publica en el «Boletín Oficial del Estado» y de la provincia: Repsol saca a subasta el piso tal, valorado por estos expertos independientes, como dice la legislación mercantil, en tanto dinero y pueden presentar plicas? Eso no lo he visto en ningún sitio. Si se han vendido, dígame por qué procedimiento. Yo no estoy preguntando otra cosa.

Aquí nos encontramos con una situación muy delicada. Por ejemplo, ahora hemos visto todos, y usted se habrá encontrado con la sorpresa, que la Shell pide nada más y nada menos que le reviertan la reversión de los activos que le expropió el General Primo de Rivera en el año 1927. Desde un punto de vista jurídico, eso puede ser impecable, por que ha habido un situación de monopolio, vuelven las cosas a su ser y se pide la reversión. A lo mejor están ustedes vendiendo pisos de la Shell del año 1927 o solares o terrenos. Yo creo que tenemos que ponernos en una situación. ¿Qué es lo que dice el Partido Popular? El Partido Popular dice una cosa muy clara, cosa que yo no se la he oído a usted decir, tan clara porque al señor García Fonseca le dice que usted no es tan privatizador como él le está casi acusando desde su óptica de izquierda asturiana. **(Risas.) (Es que ya no queda más; ya es la asturiana.)** Porque yo he leído unos artículos suyos clarísimos en «El País», «El Mundo», en «Expansión», y dice usted que hay que privatizar y por unos procedimientos que son los que circulan por el mundo. Yo no le voy a decir que no sean los que circulan por el mundo, pero también es preocupante lo que circula por el mundo. Se lo digo desde la óptica de un partido que sigue la ideología de los partidos populares de Europa que se han metido en el proceso de privatizaciones, pero que están empezando a ver con mucha cautela lo que está sucediendo con este proceso de privatizaciones. Se lo digo por una razón muy clara. ¿Qué es lo que está pasando con la salida de papel a la bolsa? Que todas las bolsas del mundo están inundadas de papel de privatizaciones. Hasta Libia ha anunciado un proceso de privatización este mes y usted lo sabe, y empieza Libia en la Bolsa de Nueva York a vender sus empresas. Esta es una cuestión sobre la que hay que pararse a reflexionar, en qué momentos se hace, por qué procedimiento se hace. Por eso el Partido Popular va a pedir —lo ha pedido muchas veces en el Pleno a través mía— que se suspenda el proceso de privatizaciones hasta que se debata en el Parlamento. ¿Qué es eso de vender los bienes del Estado sin el conocimiento de las Cortes? Ese es el único tema sobre el que el Partido Popular está alerta y vigilante. Hay que ser muy sensibles al problema de la venta, que es irreversible por otro lado, de los bienes y derechos del Estado.

Ahora va a salir usted a retirar ahorro del mercado —del mercado dinerario— porque no otra cosa va a ha-

cer con la nueva privatización. Va a vender como sea porque el señor Solchaga necesita dinero y va a retirar ahorro del mercado. Eso es grave porque usted va a retirar ahorro de un mercado privado que puede generar empleo, y usted se lo va a llevar a sus inversiones extrafronterizas generalmente, de acuerdo con su PAIF...

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

El señor **CAMACHO ZANCADA**: En este momento, ¿qué le ha pasado a usted con la primera privatización? Le voy a contar una historia que he vivido la última semana y he seguido muy de cerca...

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de aclaraciones.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Es que esto tiene mucha importancia, señor Presidente. Perdóneme la vanidad, pero la he seguido muy de cerca en la bolsa.

Usted privatiza la acción en 1989 a 1.700 pesetas. En noviembre de 1992, usted vende las acciones en el canje a 2.770, según la bolsa. ¿Sabe usted lo que ha pasado hoy? Que la acción está a 2.620, ha bajado. ¿Qué pasó antes de la devaluación? Que miles y miles de millones de pesetas de extranjeros vinieron a comprar Repsol. Se hizo una operación especulativa de primer orden. Como compran una semana antes y pagan una semana después, han generado unos beneficios del 6 por ciento de la devaluación de la peseta franceses, americanos, ingleses y alemanes. Es una operación tremenda. La he seguido paso a paso en la bolsa para ver lo que sucedía. Se lo estoy diciendo aquí para que la mande comprobar porque yo no puedo acusar a nadie de esto.

El dinero del mundo no tiene fronteras ni tiene nombres ni apellido. Eso va a ser imposible de controlar.

Lo que no se puede hacer, decía el otro día un compañero de su partido, el señor Redondo, es lo del casino —¿se acuerda usted?—; era una cosa tremenda. Yo lo tenía por ahí...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camacho, le ruego concluya.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Decía, estamos con una gestión de casino: o más papel o más dinero. Y con eso se manejan los valores en la bolsa. Con los bienes del Estado que usted está gestionando, que son muy importantes y que lo está gestionando bien, le vuelvo a alertar en nombre del Partido Popular: sea muy cauto. No se pueden sacar, ni siquiera a la venta, aunque se lo diga el Gobierno ahora, sin que vengan a debatirlo aquí, los valores reales de lo que va a privatizar. La bolsa hoy está hundida, es un mal negocio vender en bolsa cualquier cosa. El mercado inmobiliario hoy está hundido. Usted no puede vender los bienes del Estado al precio que está hoy el mercado inmobiliario.

Tiene que tomar un camino que sea de ahorro con los bienes del Estado.

Ya termino, señor Presidente. Si yo fuera periodista en lugar de Diputado, yo me llevaba hoy de aquí la frase de que los españoles tienen que estar contentos con la gasolina a veinte duros, porque a pesetas constantes debía estar a 170 pesetas.

El señor **PRESIDENTE**: El titular podía ser que su Grupo está en contra de las privatizaciones.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: ¿En contra de las privatizaciones?

Sí, señor Presidente, gracias por la advertencia. En contra de las privatizaciones sin transparencia y sin control por el Parlamento. Ahí están todos los países como Italia, Francia, Alemania, el Reino Unido, todos, las políticas y las de hecho, las económicas; todas las privatizaciones se están viendo en los Parlamentos. Aquí vienen presidentes de empresas públicas y tengo que decir con cierta satisfacción, aunque todavía me tiene que responder de la privatización de 1989 —que no he bajado la guardia—, que se está comportando como el mejor gestor de empresa pública que hay en el sector público. Entonces, en este momento lo que tengo que decir es que tenga cuidado, porque lo que están haciendo en otras empresas públicas no tiene nombre. Entonces, mucha cautela y, de verdad, no espere usted al sector eléctrico. La ley del sector eléctrico va a introducir un conflicto en ese sector que ya se está viendo venir. **(Un señor Diputado: ¡Tiempo!)**

Como el señor García-Arreciado se tiene que ir al AVE a las siete, concluyo mi intervención y me doy por satisfecho si me tiene que dar el señor Fanjul estos datos por escrito se lo agradeceré mucho.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra intervención de aclaraciones? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor García Fonseca. Le ruego que sea breve.

El señor **GARCIA FONSECA**: Tan brevemente como el señor Camacho, señor Presidente; es decir, más brevemente.

Ya que hablo del señor Camacho, quiero aclarar al señor Fanjul, no vaya a ser que le haya podido inducir a confusión, que incluso cuando definiendo los temas de Asturias —que, desgraciadamente, es con mucha frecuencia—, soy portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, no de Izquierda Unida por Asturias, como esté usted seguro de que ahora en esta ocasión, y siempre, el señor Blas Camacho no es portavoz de Tomelloso, sino del Grupo Popular en su conjunto. **(Risas.)** Hecha esta aclaración, por si podía inducirle a usted a confusión, quisiera pedirle algunas puntualizaciones.

En cuanto al tema de la cogeneración, que yo entendí que pretenden llegar a los 220 megavatios, ha citado varios sitios donde a partir de 1993 se iría implantando en todos los centros y entre ellos citó Cartagena.

Pues bien, mi duda, que ya la planteaba en mi primera intervención como cuestión, tenía su base precisamente en Cartagena, donde los medios de comunicación recogían que de los cinco grupos de cogeneración que tenían previstos habían decidido o puesto entre paréntesis la construcción de dos de los cinco. Quería aclarar si efectivamente esos cinco siguen en su criterio en los planes de la compañía y, por tanto, si se trata simplemente de una situación provisional. **(El señor Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a las plantillas, creo que coincidimos ambos en que efectivamente es positivo hacerlo de forma negociada y también en la valoración de responsabilidad en general que los sindicatos de las empresas de Repsol y del INH han tenido. Simplemente quiero plantearle si su respuesta significa que ustedes están dispuestos, como plantean los sindicatos, a abrir con urgencia —lo dicen textualmente— una negociación entre el Grupo INH y Repsol y los sindicatos para concretar un plan de empleo global del Grupo que, respetando los acuerdos contraídos en las distintas empresas, articule mecanismos homogéneos sobre la cobertura de vacantes, contrataciones, sustitución de personal, etcétera. Si su respuesta alcanza esto me parece claramente positivo.

Por último, señor Presidente en funciones ahora, en cuanto al tema de la privatización, efectivamente hay una primera cuestión que me ha surgido al hilo de la pequeña lectura rápida, a la que usted mismo se ha referido, del documento que nos ha entregado, donde en cuanto a aportaciones al Tesoro hay un salto tremendo en los resultados del INH de 1991 a 1992, pasa de, aproximadamente, 11.000 millones a 170.000 millones; aportaciones al Tesoro, 150.000 millones de pesetas. Hay un asterisco que indica que esta es una estimación; es decir, no parece que sea una cifra definitiva. Yo no sé si esa estimación quiere decir que está todavía pendiente del proyecto de su Grupo de sacar de nuevo a bolsa unos 150.000 millones de pesetas. Quisiera saber si esa es la explicación de las cifras.

Por terminar ya con el tema de la privatización, le diré que a lo mejor usted tiene razón, porque también yo tengo mala memoria, pero en este caso creo que la tengo bastante mejor que usted. La frase que le cité si no era literal era sustancial y además está en el «Diario de Sesiones», fue en una Comisión. En todo caso no me importa la frase en sí, porque no hay que agarrarse a las frases. Si usted la matiza, en todo caso en esa línea me parece bien. Lo que sucede es que hace usted un tipo de argumentación «ab absurdo» con la que no me siento ni respondido ni interpelado, porque me dice usted que no le parece una aberración que una gran empresa en una economía competitiva sea privada. A mi Grupo tampoco, pero no es eso lo que yo le planteaba a usted. Claro que usted añade que más que el hecho de que sea pública o privada —yo también desmitifico el debate o, en todo caso, hay que situar en nuevas coordenadas el tema del sector público y del privado; desde luego

el sector público debe ser una cosa muy distinta de lo que es ahora en cuanto a eficiencia, reglas de funcionamiento, autonomía, etcétera—, más que sea pública o privada le preocupa el hecho de que sea nacional o extranjera, y también en eso, como una segunda instancia, podríamos estar de acuerdo. Lo que me preocupa es que, en la práctica, lo que está sucediendo con la desagregación de Campsa no es que pase a grupos nacionales, sino que precisamente en lo que era un patrimonio nacional han entrado fortísimas compañías extranjeras que sea han levantado ahí con el santo y la limosna. **(El señor Presidente ocupa la presidencia.)**

Por último quiero hacer una pequeña acotación a algunas de las reflexiones que usted ha hecho sobre este tema. Usted dice que en este país los monopolios han sido privados. No es mi Grupo precisamente el que ha sido nunca proclive a la defensa de los monopolios, de ningún tipo, ni privados ni públicos. En todo caso eso también puede entenderse, si no se aclara, como una cortina de humo que oculte que en este país los grupos de mayor envergadura, las concentraciones empresariales de mayor peso, no sólo de mayor volumen, que pueden ser equiparables y pueden forcejear en una situación mundial tan enormemente competitiva y en las que la dimensión y la potencia es un elemento fundamental, que son precisamente tres grupos públicos, uno de los cuales es el suyo. Sería una triste gracia para el país no solamente que se privatizase, sino que además se internacionalizase y que se descuartizase, es decir, que lo que hoy tenemos como un instrumento industrial, débil todavía en relación a los grandes conglomerados europeos internacionales pero capaz, de alguna manera, de sostenerse ante ellos nosotros mismos lo lancemos a los pies de los caballos.

Estas serían las únicas reflexiones que se me ocurren para intentar aproximar no sé si posiciones pero, en todo caso, clasificación de posturas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Dávila, brevemente, por favor.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Una muy breve intervención para no dejar, en nombre del Grupo Socialista, de saludar y agradecer al señor Fanjul las informaciones que nos ha brindado e, incluso, para dar una mínima explicación, si es que hubiere necesidad de ello, del motivo por el que no hemos intervenido en el turno anterior. Yo diría que obviamente por dos razones. La primera —tal vez la más inmediata— porque, evidentemente, ante la suavidad, cariño, respeto y afecto con que la oposición inquiría al señor Fanjul sobre la gestión de Repsol y el futuro del mismo, hacía absolutamente innecesario cualquier apoyo o demostración por nuestra parte de nuestra posición absolutamente solidaria con la gestión de esta empresa.

También habría una segunda, un poco anterior, y es que si lo hubiera hecho hubiera sido reiterarnos, una vez más, en mencionar la satisfacción, ahora a toro pasado, con la que este Grupo contempla un proceso res-

pecto del cual, no hay que ocultarlo, tuvo su cierta preocupación a lo largo de una década. Nosotros fuimos un Grupo consciente de que necesariamente había que pasar desde un sistema, el del monopolio que conocimos, que correspondía a una economía cerrada, a una situación histórica anterior de este país, debíamos pasar, como digo, a una situación de absoluta liberalización del mercado del sector petrolero y que en esa transición podían producirse muchos accidentes, entre los cuales había uno que era el objeto de toda nuestra preocupación y que hoy, al cabo del tiempo, podemos decir que es un riesgo conjurado. Es el de que en esa transición, en esa adaptación se produjera el deterioro de la posición dominante, que es lo que a nosotros nos importa, del sector público empresarial en ese sector. Yo creo que hoy, sin que haya que bajar la guardia, podemos decir que ése es un peligro conjurado y pasado y, por lo tanto, podemos, como ha hecho en estos momentos mi colega el señor García Fonseca, celebrar que el sector público empresarial tenga la dimensión máxima en los tres grandes sectores estratégicos de la energía en este país, no ya sólo para el mercado interior, que era la mentalidad autárquica de antes, sino en el horizonte y en el ámbito en que nos tenemos que desenvolver desde el 1 de enero próximo. Por lo tanto, esa satisfacción también la tenemos.

Únicamente, y sólo como un brevísimo comentario en esta interesantísima disquisición de teoría filosófica sobre la privatización, yo quisiera expresar que nuestro Grupo nunca ha tenido un concepto patrimonial del Estado. Es evidente que desde un punto de vista jurídico seremos celosos mientras tengamos esa responsabilidad en defender al máximo lo que es el patrimonio nacional, pero con un sentido de filosofía política, no tanto como bienes patrimoniales sino como instrumento de acción, como instrumento capaz de, en ese mercado libre, tener capacidad para actuar en el sentido corrector que desde nuestra filosofía política es absolutamente necesario. Por lo tanto, el detalle de la proporción numérica de participación accionarial o cualquiera de los detalles jurídico-administrativos que están alrededor de esto, evidentemente, los observaremos, pero lo dejamos a la responsabilidad de los gestores. Lo que a nosotros nos importa es tener la conciencia —y hoy por hoy creemos que es así— de que con este instrumento, Repsol o INH, es evidente que la posición de los intereses generales del país están y estarán defendidos y serán capaces de poder orientar las cosas en el sentido de corrección que convenga en cada momento. Por lo tanto, tampoco nos importa mucho el pequeño detalle, siempre y cuando esa gran filosofía se mantenga.

Por último, señor Fanjul, bajando absolutamente a un detalle, pero agradeciéndole la ocasión de tomar conciencia de ello, tomamos muy en cuenta sus comentarios sobre la cogeneración y sobre cómo desde esa responsabilidad empresarial ustedes paran el carro hasta ver qué es lo que la ley de ordenación del sector eléctrico vaya a hacer respecto de cómo sea la potenciación de

la cogeneración para verter sobre la red: lo tomamos muy en cuenta precisamente para, cuando esa ley venga a nosotros, poder extremar desde nuestro planteamiento las condiciones favorables para que la cogeneración, que nos interesa más que como aspecto económico como aspecto de diversificación dentro de la política del sector eléctrico, sea potenciada al máximo. Sus comentarios y la importancia de la cogeneración en España nos servirán como argumento de peso ante el proyecto de ley que el Gobierno presente sobre este tema.

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

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS (INH) Y DE REPSOL** (Fanjul Martín): Contestaré brevemente. Antes de todo quisiera agradecerle a las tres señorías las palabras que en una u otra forma han tenido, incluso las discrepancias y matizaciones.

Respecto al desglose de los 150.000 millones, diré que ahí se incluyen beneficios que tiene el INH por los dividendos que ha cobrado de Repsol durante el año 1992, plusvalías generadas por la venta de acciones de Pemex, plusvalías generadas por la venta de acciones, de la de bonos convertibles, y luego movilización de reservas. Lo que sí haré llegar a S. S. es el desglose de las tres partidas. Los últimos 100.000 millones me parece que los hemos ingresado el lunes pasado. Tenía que ver un poco con la pregunta de S. S. el señor Fonseca.

La previsión de resultados de 168.000 millones es efectivamente una previsión. Los 150.000 ya han sido ingresados en el Tesoro. Los beneficios de exploración se han duplicado, se lo he señalado, en los nueve primeros meses del año. La inversión de Enagas no es de 300.000 millones sino que es de alrededor de unos 40.000 millones al año o de 50.000 el que más, pero hay que recordar que toda la inversión del gasoducto del Magreb, que es la gran inversión, es de ciento y pico mil millones, unos 1.000 millones de dólares. Creemos que repetir los beneficios como los hemos repetido es un resultado bueno para lo que es la situación del resto de la industria de nuestros competidores, aunque, obviamente, nuestro objetivo es que aumenten, pero creemos que han sido brillantes en el contexto general en el que se han producido.

En cuanto a la venta de activos, le repito que, básicamente —y es algo a lo que responden las inversiones—, somos compradores de activos. Hemos estado comprando, lo cual no quiere decir que no haya que ir vendiendo activos que pasan a ser ociosos o no útiles, pero lo hacemos con la máxima transparencia. Es decir, sí aparecen publicados, no en el «Boletín Oficial del Estado» porque no nos los publicarían aunque quisiéramos —no está regulado así—, pero sí aparecen anuncios en la prensa de los activos que están en venta; hay una compañía especializada y sobradamente conocida dedicada a este tema, y existen informes de valoración de cada

uno de los activos independientemente de los activos que se venden, pero he de decirle que, desgraciadamente, es una cantidad relativamente reducida. A veces hemos tenido una delegación comercial y si nos hemos cambiado de local, hemos de vender el anterior. De todas formas, el efecto neto —y esto aparece reflejado en las inversiones— es una adquisición.

Por lo que respecta al tema del dinero hay que decir que los beneficios de las privatizaciones son beneficios del INH y por tanto del Tesoro; a Repsol nunca ha ido nada de este dinero, nunca se han vendido nuevas acciones, nunca ha habido una ampliación de capital ni tampoco está previsto. En el precio del canje, obviamente, con las subidas y bajadas de los tipos del cambio se puede ganar o perder, depende de la posición en que uno se encuentre. Hay muchas compañías que, cuando invierten en acciones, simultáneamente lo que hacen es endeudarse en pesetas para estar inmunes a las variaciones del tipo de cambio, es decir, compran acciones pero a su vez adquieren un préstamo en la misma moneda. También he de decirle que el canje se realizó a 2.139.

Creo que he respondido a las preguntas que S. S. me ha planteado, y lo que sí haremos es mandarle el desglose de toda esta información.

Con respecto a la cogeneración de Cartagena, hay unos grupos que se han retrasado por las razones que he explicado, pero también se acabará haciendo cogeneración en Cartagena. En las plantillas, por supuesto se respetarán los compromisos, se negociará y se hablará con los sindicatos todo lo que sea necesario.

Sobre los 150.000 millones de 1992 ya le he contestado.

En los casos de Campsa y de otras compañías extranjeras hay que decir que es inevitable que en el país existan varias compañías de petróleo; es bueno para el país, aunque a lo mejor no lo es para cada una de las compañías de petróleos. Efectivamente en España la compañía española se ha quedado en Repsol, como es una fórmula corriente en otros países, y en cuanto a si hubiera sido mejor que las otras compañías hubiesen sido españolas es algo que no me corresponde a mí juzgar. Yo lo que sí creo es que hemos hecho un esfuerzo muy importante para potenciar lo público, y la creación y el desarrollo de Repsol así lo refleja. De lo que sí puede estar seguro es de que no hemos descuartizado ni segregado ni nada por el estilo; lo que hemos hecho básicamente en los últimos años es convertir en una empresa activos que estaban separados y que eran independientes. Lo que quiero decirle con todo esto es que creo que este proceso, así como el de privatización que se ha estado llevando a cabo, son dos cosas compatibles. Y repito una vez más que lo que sí hemos intentado llevar a efecto —y creo que aquí la información lo muestra— es un proceso enormemente transparente, que ha sido analizado por muchísimas instituciones, por los abogados americanos —que como usted sabe y una vez que se cotiza en la Bolsa de Nueva York son un instrumento de fiscalización y de disciplina muy

fuerte—, por la SEC americana y por la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Lo que existe en este sentido es un problema que usted ha planteado en muchas ocasiones pero que yo soy poco importante para poder variarlo y es que las privatizaciones, de acuerdo con el ordenamiento legal español, no es necesario que sean aprobadas por las Cortes, sino que existen otros mecanismos para hacerlo, y sabe que así se ha realizado en muchísimos casos. Pero hecho esto, y siendo decisiones que obviamente toma el Gobierno sobre cuándo, por qué y cómo privatizar, la información es exhaustiva en lo que en este documento viene: figuran hasta por provincias los compradores de acciones, las comisiones de colocación que hemos pagado, las participaciones en el extranjero, la evolución a lo largo del tiempo, etcétera. Estamos dispuestos a proporcionarle todo el tipo de información complementaria que quiera sobre esto.

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

Se suspende la sesión por dos minutos.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA PARA:

— INFORMAR SOBRE LA ACTUACION Y PROYECTOS DE LA CITADA COMPAÑIA EN EL «POOL» DE NAVIERAS Y COPECAN EN SUS SERVICIOS DEL ARCHIPIELAGO CANARIO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001781)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión con la comparecencia del ilustrísimo señor don Luis Delso, Presidente de la Compañía Trasmediterránea, que comparece a solicitud, por una parte, del Grupo Mixto y, por otra, del Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, vamos a tramitar la primera de las comparecencias, a solicitud del Grupo Mixto, para informar sobre la actuación y proyectos de la citada compañía en el «pool» de navieras y Copecan en sus servicios del archipiélago canario.

Tiene la palabra el señor Presidente para, brevemente, hacer una exposición respecto de la solicitud de comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): Señores Diputados, muchas gracias por su presencia.

La pregunta en concreto del Grupo Mixto se refiere a la actuación y proyectos de la citada compañía en el «pool» de navieras y Copecan en sus servicios del archipiélago canario. En Canarias la Compañía Trasmediterránea, como el resto de las navieras, actúan en dos

«pool»: uno es un «pool» llamado Intercan, que opera entre las diferentes Islas Canarias y otro es Copecan, que opera entre península y Canarias en tres diferentes áreas: península-Mediterráneo, península-sur y península-norte. Uno se llama Medcan, otro Surcan y otro Norcan.

Respecto al primer «pool», que es Intercan, la Compañía Trasmediterránea actúa conjuntamente con otras dos navieras, una es Naviera Jarugo y otra Naviera Antonio de Armas. En concreto, el cien por cien del «pool» está conformado de la siguiente manera respecto a la cuota: Antonio de Armas tiene el 52 por ciento, Naviera Jarugo el 26,5 por ciento y Trasmediterránea el 21,5 por ciento. El total de facturación del «pool» son 4.800 millones y la flota en 1982 está compuesta por ocho «roll-on roll-off», cuatro de Antonio de Armas, dos de Naviera Jarugo y dos ferries de Trasmediterránea.

Quizá sea bueno comentar qué es un «pool». Un «pool» de navieras es un grupo, una especie de UTE, de asociación de navieros o de transportistas que se juntan y entre todos dan un servicio que consiste, por definirlo en un esquema simplista, no sólo en atender los tráficos buenos, que sería a lo que normalmente tendería una empresa, sino también, ya que hay esos tráficos buenos, en atender otros tráficos menos buenos, es decir, menos rentables o no rentables. En definitiva, eso es un «pool», algo que opera en todo el mundo. Los «pool» de transporte o conferencia de transporte están totalmente reconocidos en todo el mundo, y ése es el funcionamiento de un «pool». Esto es Intercan.

Respecto a Copecan la verdad es que podríamos haber hablado de Copecan hace un mes o mes y medio, porque Copecan se ha roto. En estos momentos lo que puedo contar es qué era Copecan antes. Copecan era un «pool» formado por seis navieras. En estos momentos, por motivos internos nuestros, incluso no sólo por motivos internos, quizá también por una presión de diferentes estamentos a los que no gustaba este «pool», se ha roto, en estos momentos está roto y estaba formado por seis navieras con sus diferentes cuotas de mercado. La operativa era la misma. Era un «pool» de navieras que cubría un servicio atendiendo tráficos rentables y tráficos no rentables, en eso consiste el tema de los «pool» y de las conferencias, y en estos momentos poco más hay que decir sobre lo que son los «pool» y la actuación de Trasmediterránea. Como la pregunta también se refiere a la actuación y futuro o, si no lo dice, yo entiendo que es útil para ustedes que haga referencia al futuro, yo espero que Intercan siga sobreviviendo; Copecan parece que de momento no. En cualquier caso, son actos independientes de empresarios, tanto públicos como privados, y poco más hay que decir. Yo creo que son actuaciones lógicas. Desde el punto de vista profesional mi recomendación, si me pusiera en un puesto de asesor o consultor, sería clara y duramente a favor de la formación de los «pool», lo digo antes de que alguien lo pregunte, si es que la preguntan, porque el tema está muy claro. Es muy fácil pedir una línea, es muy fácil querer atender un nego-

cio cuando en la otra parte del negocio hay clientes. Es bastante menos fácil que un empresario, tanto público como privado, pida una línea en un sitio en que no hay clientes. En eso consiste la dinámica o el ser de los «pool».

Esto es todo lo que tengo que decir. No sé si está contestada la pregunta del señor Mardones.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mardones tiene la palabra, en representación del Grupo Mixto, para plantear las cuestiones que estime convenientes.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Gracias, señor Delso, en su calidad de Presidente de Trasmediterránea, por haber hecho un poco el prólogo de mi pregunta, que tiene un marco de concepción mucho mayor.

Efectivamente, cuando se formula petición de su comparecencia existe todavía Copecan. En ese momento está justificada su presencia ante esta Comisión y este Parlamento, porque se genera una opinión pública muy controvertida. Hay declaraciones de navieras independientes dentro o fuera de lo que era entonces el «pool» de Copecan y nuestra preocupación en ese momento era doble. En un sentido, usted se ha referido a que un negocio tiene enfrente clientes, pero con Canarias sabemos que, aparte de clientes, hay consumidores y hay una población que necesita un abastecimiento, no sólo un transporte de pasajeros sino de mercancías, y que en todo ello ha ocupado un primerísimo lugar Trasmediterránea. En segundo lugar, se plantea otro tema, que es dar salida al plátano de Canarias. Es precisamente por la polémica que se genera por algunas navieras, como Contenemar y Naviera Pinillos, este verano, a raíz de la famosa y discutida resolución de la Dirección General de la Marina Mercante dando entrada a las navieras Navicon y Suardiá y que es —digamos— la espoleta o el fulminante de toda la polémica, cuando hay unas declaraciones de navieras privadas, por las que se comprometen a que por lo menos hasta el 31 de diciembre de este año iban a garantizar la exportación platanera de Canarias y, a partir de ahí, comienza mi exposición ante usted, señor Delso, bajo los siguientes principios.

En primer lugar, que voy a apoyar a Trasmediterránea, como Diputado responsable y dentro de una fuerza política, ya que queremos que, en cualquier forma jurídica en que se articulen las navieras con respecto al transporte de mercancías o de pasajeros península/Canarias, Canarias/península —y por tanto ya no voy a entrar en el tema de Intercan—, vamos a defender que ahí haya la presencia de una naviera de titularidad pública estatal, como es Trasmediterránea, por las siguientes razones. Una, porque es la que permite a este Congreso de los Diputados pedir la comparecencia de su máximo responsable, en este caso usted, ya que aquí no tenemos competencia para llamar al presidente de una empresa privada. No tenemos control sobre esas empresas porque lo señala la propia Constitución, igual que nos da el control del Gobierno.

Por tanto, desde un punto de vista institucional, nos ofrece más garantías la presencia permanente de una compañía de bandera en este caso, como es Trasmediterránea en el transporte marítimo, para tener una información clara, transparente y de seguimiento en este Congreso de los Diputados a través de esta Comisión. En segundo lugar, porque podemos influir en el tema polémico de las tarifas. Usted sabe que uno de los problemas que ha tenido Copecan frente a las organizaciones de usuarios, que se llaman, y que ha motivado que aquí haya habido debates continuos con el correspondiente Ministro de Transportes por parte de los diversos grupos políticos, era el de las tarifas, de los fletes que se aplicaban fundamentalmente en el transporte de mercancías con respecto al archipiélago canario. Sea cual sea el tratamiento, nosotros no podemos imponer a una empresa privada un flete político, porque irá a la economía libre de mercado, pero en un sector estratégico como es el transporte marítimo con Canarias cabe siempre que el poder político influya legítimamente para tener una tarifa política que no agrave el coste de la insularidad. Que después desde este Parlamento resolvamos a Trasmediterránea su cuenta de resultados con créditos extraordinarios o por otras vías ése también es un problema político que aquí estamos acostumbrados a absorber porque el coste de la insularidad lo tienen que soportar los presupuestos del Estado y no el presupuesto de Trasmediterránea.

Por tanto, me gustaría que el señor Presidente de Trasmediterránea nos explique, en la línea que ha dicho, qué garantías hay, en primer lugar, de un mantenimiento por parte de Trasmediterránea de tarifas o fletes en mercancías península/Canarias, que no distorsionen ni introduzcan allí un recalentamiento de IPC. En segundo lugar, no existiendo Copecan, qué soluciones ve usted también para garantizar el transporte de mercancías de península/Canarias, Canarias/península y el mantenimiento de esas líneas. En tercer lugar, señor Delso, lo relaciono con la amplia exposición que nos hizo en Comisión el año pasado sobre los proyectos y programas de trabajo de Trasmediterránea, bien globalmente para todas las áreas que cubre del territorio nacional con otras partes, bien sea Baleares, Ceuta, Melilla, etcétera, pero fundamentalmente con Canarias. ¿En qué situación se encuentra aquel plan que usted nos expuso aquí el año pasado y qué concreción tiene ese plan, tanto en inversiones de nuevos buques como en los servicios que se vayan garantizar y qué compromiso puede adquirir Trasmediterránea, que es lo que nos preocupa en Canarias, no solamente en el transporte de pasajeros sino en el de mercancías y en la garantía del transporte de plátanos?

Llamaría la atención que para garantizar el transporte de plátanos de Canarias a la Península o a cualquier otro mercado se llame a navieras privadas, que me parece están en su papel, y que no estuviera Trasmediterránea en primer lugar. Me gustaría escuchar este compromiso de su propia boca en esta Comisión ante taquígrafos, para constancia en el «Diario de Sesiones»,

porque las navieras privadas pueden decir lo que quieren, yo lo respeto, pero no existen más garantías que las que les dicte su Consejo de Administración en un momento económico coyuntural. Como se habían puesto fecha al 31 de diciembre, como hace quince días una naviera extranjera ha ofertado operaciones de traslado de plátanos desde La Palma a mercados italianos, que no se han llegado a realizar, vuelvo a decirle que yo prefiero que esté una naviera de pabellón español y empresa estatal, como es Trasmediterránea, que con todas las críticas que se le puedan hacer y todos sus defectos, es la única que nos permite a los Diputados ejercer las funciones de control y seguimiento y realizar las actuaciones pertinentes.

Vaya por delante, señor Delso, que en el debate de Presupuestos que acabamos de tener en esta Cámara, habiéndose observado reducciones en las subvenciones que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes concede a Trasmediterránea por la compensación al transporte de pasajeros residentes Península-Canarias y Canarias-Península, ante las bajas respectivas, este Diputado advirtió al Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Borrell, que no éramos responsables de la cuenta de resultados de Trasmediterránea, pero que tampoco se agravase y que estaríamos dispuestos a apoyar un crédito extraordinario si tiene que traerlo aquí, pero nos parece mucho más racional tener hecha la previsión en los Presupuestos del Estado, por este capítulo y concepto de subvención al transporte de pasajeros residentes, y no cargarlo para que no aparezcan números rojos en la cuenta de resultados de Trasmediterránea. En todo lo demás, tiene nuestra cooperación activa para seguir manteniendo a Trasmediterránea como empresa de garantías que asegure el transporte de viajeros y de mercancías con el archipiélago canario.

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

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

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Muy brevemente porque, como bien ha dicho el Presidente de la Compañía Trasmediterránea, a quien agradecemos de antemano su comparecencia ante esta Comisión, indudablemente el fenómeno de Copecan, que tan mala prensa ha tenido en Canarias, ha dejado hoy de ser problema en función de la posible libre competencia que se avecina de inmediato en el tráfico interinsular y en el de Canarias-península.

En cualquier caso, me interesaría más el planteamiento del Presidente de la Compañía Trasmediterránea y que nos diga cómo ve el futuro del tráfico de Canarias con la península, los fletes en relación con la competencia de las empresas privadas, porque para nosotros lo más importante es que Canarias esté bien servida, tanto en el tráfico de pasajeros como en el de mercancías, bien sea por empresas privadas bien por Trasmediterránea, aun reconociendo que, sin duda al-

guna, la Compañía Trasmediterránea siempre ha estado vinculada con las islas, y creemos que seguirá estándolo de forma preponderante.

Como digo, para nosotros lo importante es cómo analiza el futuro el Presidente de la Compañía Trasmediterránea a la vista de la liberalización de las compañías, porque creo que hablar de Copecan, que era el motivo fundamental de la comparecencia, como bien ha dicho el Presidente, no tiene sentido, aunque cuando fue pedida la comparecencia posiblemente sí lo tenía. Tengo aquí multitud de recortes de prensa criticando a Copecan y los posibles desabastecimientos del mercado, pero lo importante hoy es oír de usted cómo ve el futuro de la Compañía Trasmediterránea.

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

El señor **GARCIA QUER**: Señor Presidente, quiero agradecer la estancia entre nosotros del Presidente de Trasmediterránea. En esta primera parte he de decir muy poco, porque parece que la parte de Copecan es toro pasado. Nosotros, el Grupo Socialista, queríamos que nos aclarara cómo estaban las inversiones en Canarias, cómo estaba el plan estratégico del año pasado, si no recuerdo mal, en octubre de 1991, cómo está la renovación de flota en Canarias. Nos inquieta también y quisiéramos que nos lo explicara, cómo esta el tráfico interinsular de Canarias. Deseamos saber si desde el plan estratégico se ha hecho un seguimiento riguroso, porque hemos visto que ha habido una gran descentralización y hemos visto que Trasmediterránea está ya estabilizada y al parecer tiene autonomía plena respecto a cualquier gestión y responsabilidad.

También querríamos que nos dijera cuál es la incidencia en la cuenta de resultados respecto a Trasmediterránea globalmente y, a poder ser, también para Canarias.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): Algunas preguntas son parecidas. Voy a empezar por las del señor Mardones y según conteste habrá algunas preguntas que a su vez responderé, como las del señor Soriano y las del señor García Quer.

Yendo directamente al tema, efectivamente este verano, aunque ya sea a toro pasado, se produjo una especie de cataclismo o «crash», de una cosa que se llama «statu quo», podemos decir como aquello del «statu quo» bancario en el que, recordemos, no podían entrar más bancos y lo digo porque, como he estado toda la vida en la banca, me acuerdo de esta historia. Entonces se autorizaban dos nuevas líneas, una es Navicon y otra Suardiáz. Suardiáz es el grupo Suardiáz y Navicon es una empresa privada en la que clara y duramente entra Trasmediterránea. Esto se ve en nuestras conver-

saciones con los empresarios privados, en una actuación lícita y lógica, que vamos a romper, por intereses cruzados. Nuestra posición, la de Transmediterránea podía ser débil en un área determinada. Sabíamos que había otra empresa con buenos barcos que había pedido una línea, y nosotros decimos a esa empresa: queremos ser sociós suyos, y cogemos el 50 por ciento de Navicon junto con Transfesa, empresa privada dedicada principalmente al transporte de mercancías por ferrocarriles, al margen de otros negocios de cemento, como Cementos Cosmos y Cementos Noroeste, etcétera; es un grupo empresarial muy fuerte en España.

Ahí se crea una especie de cataclismo porque simplemente es la ruptura del «statu quo».

Por otra parte, en Canarias siempre se ha pedido la liberalización. Pues mire usted, aquí tienen más compañías, lo cual, sorpresivamente, resulta que molesta. Va a haber más barcos y molesta. No es muy entendible desde el punto de vista del esquema de la libertad de mercado, etcétera; pero es lo que ocurrió.

¿Quizá fue esto lo que rompió? En mi opinión no. Nosotros entramos ahí porque ya veíamos que estaba roto.

¿Qué pasa con las tarifas? El señor Mardones preguntaba sobre garantía de tarifas y fletes. Quizá es de las pocas cosas que se sabe. Nosotros ahora no somos un «pool», con lo cual no somos un cártel; aquello de cártel, del «trust» y el monopolio. Pero es que los que tenemos enfrente son la CREP, que es un cártel y un «trust», como queremos llamarle. Nosotros no hemos criticado nunca al que estaba al otro lado, y es tan cártel como nosotros y ahora nos encontramos con que ellos son un cártel y nosotros no lo somos. Pero cártel o no cártel, monopolio o no monopolio los precios pactados desde hace años son el IPC menos un punto. Todos tenemos familiares en negocios, todos tenemos amigos, y creo que pocos sectores pueden decir que los precios se incrementan en el IPC menos un punto, con lo cual la verdad es que a mí me entran serias dudas de si ésta era una mala política o era un mal arreglo entre las dos partes del mostrador; esto es lo que había. ¿Qué va a pasar ahora? A lo mejor, nos encontramos con que la libre competencia hace bajar todavía más los precios, por aquello de decir: Tú me das 20.000 menos. Luego voy y digo: Que éste me da tanto menos y yo bajo más. Ahora puede suceder respecto al futuro, que también ha preguntado el señor Soriano, que, si se llega a una total y absoluta guerra de precios, las cuentas de pérdidas y ganancias se resientan y, si no hay «cash flow» en las empresas, tanto públicas como privadas, no hay renovación de flota; y los barcos, por cierto, están muy viejos, están muy obsoletos.

Este es un problema de la marina mercante nacional. Si no hay «cash flow», no se renuevan los barcos; o sea, las guerras de precios son muy peligrosas. Todos estamos oyendo en estos momentos que un español, un vasco, el señor López de Arriortúa, que se ha hecho cargo de la dirección de compras de la General Motors, dice que al proveedor hay que cuidarlo para que te dé buen servicio, no se le puede hundir. Si el consumidor, el

usuario, el cliente de los barcos aprecia tanto los precios que los hace bajar, el que tiene enfrente, el naviero, se quedará sin «cash flow» y no podrá cambiar la flota nunca, con lo cual Canarias, que necesita el transporte, se quedará sin flota. Y esto de los barcos extranjeros... Los barcos extranjeros van de paso. Canarias no tiene PIB suficiente, no tiene comercio de comunicación suficiente con la Península como para que sean rentables todas las líneas.

Mi opinión personal es que sin «pool» transparentes, negociando con consumidores, negociando con la CREP, negociando con transparencia con el Parlamento canario, con las fuerzas sociales canarias, con los usuarios canarios, la situación de futuro la veo bastante difícil, la veo bastante dura. Excepto por potencias como Trasmediterránea, que tienen capacidad financiera para renovar la flota, como ahora comentaré, Canarias puede quedar con una flota muy obsoleta, muy antigua, tal como la que está prestando servicio ahora.

Ha hablado el señor Soriano de liberalización. No ha ocurrido nada nuevo, no hay liberalización de ningún tipo, o sea, cualquier naviero radicado en España ha podido pedir una línea siempre. Ha habido una especie de decreto en el cual se dice: Se articula —quizá más duramente que antes— quién puede pedir líneas y quién no puede pedir las. Algunos lo han entendido como liberalización, pero la liberalización va a ser en los años 1997-99, de acuerdo con Bruselas; de momento no ha habido liberalización. Ha habido lo de siempre: cualquier empresa española, es decir, un naviero extranjero que crea una empresa en Madrid, en Cuenca, en Tenerife, en ese momento ya es naviero español y puede pedir una línea. ¿Por qué no la han pedido? ¿Por qué todas estas cosas que decimos hasta ahora: Es que van a venir unos extranjeros que van a llevar no sé qué a Italia, etcétera? No la han pedido porque no es rentable, porque los costos laborales españoles hacen que no sea rentable. Así de claramente. De ahí viene el segundo registro, que es una manera de solucionar y de paliar los costes laborales españoles, para poder competir con otros navieros. Será justo o injusto, pero utilizan unos costes laborales bastante más baratos. No sé si con esto he contestado a por qué vino la crisis, lo de Navicon y Suardíaz.

Respecto a su pregunta sobre cómo veo el futuro, evidentemente está sin «pool». Lo de Copecan, sin «pool» lo veo duro. Voy a hacer el típico símil del negocio de transporte, del negocio aéreo. Todo el mundo que tenga un avión puede pedir una línea entre Madrid y Nueva York. Ahora, a nadie se le ocurre pedir una línea entre Madrid y Minnesota de abajo, porque lo rentable es Madrid-Nueva York y a Minnesota de abajo nadie quiere ir. En eso consisten los «pool». Usted hace lo bueno, pero también hace lo malo.

Sobre la liberalización total, estoy de acuerdo con el señor Mardones, siempre es necesario tener una especie de regulador que en este caso tiene menos cuota de mercado que los otros, pero, al margen de poderlo traer

aquí, tiene la fuerza suficiente de hacer de regulador. En el negocio de transporte, si vas al juego puro y duro del mercado, las zonas de baja densidad de población, de baja densidad de comercio entre islas o entre península e islas, se quedan a medio plazo sin servicio.

Respecto a los resultados de Trasmediterránea, sobre los que me han preguntado José María García y el señor Mardones, tengo que decir que hace un año traje un plan estratégico, que ya estaba en funcionamiento porque fue también por esta época y en aquellos momentos adelanté los resultados de 1991. Ahora ya puedo adelantar los resultados de 1992, porque para nosotros ha pasado la temporada alta e, igual que pasaba el año pasado, ya lo tenemos prácticamente cerrado, al margen de que estamos a treinta días justos del cierre. Las cifras dicen que el plan ha dado unos resultados extraordinarios, incluso, mejores que los que habíamos estudiado, analizado o proyectado. Ese plan contiene una serie de actuaciones muy grandes y muy complicadas, tenía una parte importante dedicada a Canarias, y a esto se refiere alguna de las preguntas. Esa parte importante consistía en el primer plan de renovación de flota de Canarias. El primer plan de renovación de flota está en vigor. Son 22.000 millones de inversión. No es que la compañía Trasmediterránea abandonara otras zonas, sino que se fijó en Canarias, ya que teníamos necesidad de mejorar y de optimizar costes en Canarias y decidimos invertir 22.000 millones; pero esos 22.000 millones ya están en vigor. Un barco se ha botado en Valencia hace un mes; otro barco se ha botado en Finlandia hace 10 días y se bota otro, el segundo de Valencia el día 23 de enero. Es decir, son dos barcos en Unión Naval de Levante y otro en Finlandia, por 22.000 millones, que no es una cuestión de broma; 22.000 millones para bastantes empresas es mucho, pero para Trasmediterránea es muchísimo. Estos barcos están hechos; el primer barco entra en funcionamiento en mayo, el segundo en junio y el tercero en septiembre. Esto por nuestra parte, por lo que podemos, va a servir como efecto regulador. Creemos que la flota que Trasmediterránea puede aportar a Canarias es suficientemente moderna, deja de ser obsoleta y pasa a ser competitiva.

¿Qué quiere decir competitiva? Pues, que no nos vamos a retirar de Canarias, señor Mardones. Como empresa pública o privada, en este caso pública, vamos a seguir compitiendo como lo estamos haciendo y con las mismas armas que son las armas del mercado. Yo no distingo entre empresa pública o empresa privada. De hecho, antes se lo he dicho, cuando me decían que me podía quedar sin un hueco contestaba: compro el 50 por ciento de Navicon, pero no me quedo colgado allí. No por ser público me voy a quedar atrás. No entiendo otra manera de gestionar las empresas. Las empresas se gestionan al margen de quien sea el accionista.

Dicho esto sobre la inversión tengo que decir que los resultados de la compañía antes de subvenciones no sé si se recordarán que por primera vez fueron positivos el año pasado. La compañía siempre había ganado di-

nero, pero con subvenciones. Entonces hicimos un plan estratégico el cual estaba basado en que la compañía ganara o perdiera dinero, pero tuviéramos unos resultados antes de subvenciones o aportaciones del Estado, que mal dicho se las llama aportaciones, ya que hay un contrato en el Estado que dice: usted tiene que hacer estas líneas y yo le pago. No son subvenciones, es un contrato; pero por llamarlo de una forma coloquial diremos que son subvenciones. Pues bien, el objetivo era que antes de subvenciones y de atípicos, para que no hubiera engaño, porque con esto de los atípicos cuando se venden edificios o barcos se puede jugar muchos, antes de subvenciones y de atípicos, repito, o de extraordinarios, como queramos llamarle, que la compañía ganara dinero. El año pasado por primera vez en la historia ganó, prácticamente, «break even», fue igual a 81 millones, pero veníamos de menos 3.000 millones. Se ganó por primera vez. Este año podemos decir que los beneficios van a ser 900 ó 1.000 millones. Esos 81 se transforman en 900 ó 1.000, antes de subvenciones y atípicos. A su vez el año pasado, en 1991, además de ganar por primera vez, bajamos la subvención de 5.000 millones a 2.986 y este año la bajamos desde 2.986 a unos 1.800 millones de pesetas. Ganamos 1.000 millones antes de atípicos y la subvención la bajamos a 1.800 millones de pesetas. Por eso le decía antes lo de las calculadoras funciona siempre igual, está ahí y no engañan, que creíamos honestamente que el plan estratégico ha dado resultado.

¿Cómo se desglosa esto —ha preguntado el señor Mardones— no sólo en Canarias sino en otras zonas? Este año se va desglosar de la siguiente manera, siempre antes de subvenciones. Mediterráneo va a ganar unos 2.500 millones; península-Africa, unos 2.234 millones, y Canarias queda prácticamente en «break even», queda sólo con 200 negativos cuando Canarias tradicionalmente había perdido 2.800 millones de pesetas. El esfuerzo ha sido importante porque muchísimas líneas de Canarias son hoy rentables. ¿Cómo hemos conseguido esto? A base de racionalizar todo tipo de apéndices en una cuenta de pérdidas y ganancias; a base de hacer mucha inversión en Canarias. Aunque todavía no han llegado los barcos se ha hecho mucho tipo de inversión de cara a optimizar costes. Muchas veces para optimizar costes no sólo hay que reducir, sino invertir para cortar por otro lado.

Nos sentimos bastante satisfechos del resultado de la compañía y de los resultados de Canarias. Por si hay alguna duda, Trasmediterránea quiere seguir en Canarias, va a seguir y va a seguir con muchísima fuerza, con tres barcos que representan 22.000 millones. Bajo el concepto normal, estemos en «pool» o no estemos en «pool», la competencia es total. De hecho, aunque haya dicho que esto de los «pool» es bueno, la dinámica del mundo va por lo contrario, tanto Tribunal de Defensa de la Competencia, señor León Brittan, etcétera, con lo cual todo nuestro equipo está totalmente preparado a que esto viene de competencia pura y dura y así lo tenemos asumido. A todos nos gustaría tener la úni-

ca farmacia del pueblo, pero, por desgracia, no la tenemos. Vamos a ir a esa competencia dentro de lo que podemos y de lo que tenemos capacidad financiera que creo que la tenemos bastante. Otra cosa es habilidad o lo que sea, pero creo que sí la tenemos.

Canarias va a quedar bastante servida con estos barcos y desde luego no es el cierre de nuestra inversión en Canarias. Iremos a todo que sea necesario con tal de tener nuestra cuota de mercado.

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

Muy breve, por favor, porque tenemos otra comparación del señor Delso también en la que SS. SS. pueden intervenir.

Tiene la palabra el señor Mardones, muy brevemente. No hay turno de réplica, son aclaraciones simplemente.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Aclaraciones, señor Presidente, y muy brevemente.

Señor Delso, le agradezco, en primer lugar, la amplia información que ha dado. Celebro que el plan estratégico que presentó el año pasado se esté desarrollando bajo este análisis económico; pero de lo que usted ha dicho hay una cuestión que me preocupa y quisiera su compromiso aclaratorio.

Ha reconocido que si no hay un «cash flow», no hay posibilidad de renovación de flota, y con esto le hago la siguiente interpelación. Veo que son muy buenas las expectativas en nuevos navios para el transporte de pasajeros, fundamentalmente en lo que se está botando o se va a botar de nuevos buques de Trasmediterránea, pero me refiero ahora a la flota frutera. Dada la preocupación existente en Canarias con el plátano y como uno de los puntos en que algunas navieras han acusado a Trasmediterránea, no por la compra de Navicon y los intereses que pudiera haber que me parecen legítimos (yo no le voy a encausar aquí, porque en una economía libre de mercado cabe toda operación lícita con el derecho comercial encima de la mesa), ¿qué pasa con la renovación o con tener una flota obsoleta para el transporte de frutas? ¿Está Trasmediterránea en condiciones de disponer, bien con el propio pabellón de Trasmediterránea, bien por su contratación con otro armador que tenga barcos de primera tecnología en este momento para el transporte en condiciones de las frutas del archipiélago canario a los mercados peninsulares? Es mi primera pregunta.

Segundo, sin entrar en la dialéctica de si conferencia de fletes sí con Trasmediterránea, conferencia de fletes no sin Trasmediterránea, ¿es posible que el segundo registro de buques en Canarias pudiera hacer aparecer a una empresa privada con costes laborales mucho más bajos? Todos sabemos que el talón de aquiles de las navieras españolas está en los costes laborales de las tripulaciones embarcadas y, claro, no voy a hacer análisis de justicia social ahora, no es lo mismo que una naviera embarque personal del Tercer Mundo, del Magreb, que se contrata por un sueldo de miseria

y una taza de arroz, sean filipinos, pakistaníes o indonesios. Pero al amparo del segundo registro de buques, ¿cree usted que hay unas garantías suficientes para Trasmediterránea? Le digo una cosa como Diputado y como representante de una fuerza política: estaría antes dispuesto a defender con todas las consecuencias el mantenimiento de Trasmediterránea con los actuales requisitos legales, que permitir, al amparo del segundo registro, la aparición de una compañía que reventara la cuenta de resultados de Trasmediterránea. Creo que usted me ha entendido perfectamente, señor Delso, que podría haber una operación de filibusterismo, de una empresa privada que, al amparo del segundo registro y con unos costes laborales que los está denunciando ya UGT y Comisiones Obreras, pudiera reventarnos el actual sistema.

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

Tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Agradezco de antemano la claridad con que nos ha hablado el señor Delso y comprendo los esfuerzos que está haciendo la compañía Trasmediterránea.

Refiriéndome también al transporte de frutas, que es, quizá, el tema más conflictivo en Canarias, me encuentro que con frecuencia los exportadores de fruta nos dicen: ¿Como es posible —y quisiera saber si esto es verdad— que los fletes del transporte de fruta desde el Caribe al puerto de Rotterdam sean más baratos que los fletes del transporte de la fruta de Canarias al Puerto de Cádiz o de Málaga, por ejemplo?

Esto se viene repitiendo mucho en Canarias. Quisiera saber si eso es cierto, y si lo es, cuál es la causa, porque realmente dentro de la liberalización a la que estamos abocados supongo que, si es cierto, se acabará en cuanto haya liberalización del transporte. Quisiera saber si la compañía Trasmediterránea está en condiciones de afrontar este reto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Quer, brevemente, por favor.

El señor **GARCIA QUER**: Voy a exponer, brevemente, dos cuestiones.

No quisiera que surgiera alarma con respecto a los exportadores, pero no es lo mismo una compañía que venga de Japón por aquí de paso que una compañía regular, que tiene mercancías perecederas; son otras cosas. Hay que contar con que las navieras españolas tienen unos gastos: los gastos de transporte, los gastos de amarre, etcétera. Hay que tener mucho cuidado con Canarias respecto a esas compañías, independientemente de la liberalización del transporte aéreo. Digo eso porque no creo que todo el mundo va a venir por lo que ha dicho el Presidente de la compañía respecto a que no hay PIB suficiente. Todo esto será cuestión de verlo en la práctica con los exportadores. Hay otros exporta-

dores que a nosotros nos dicen otras cosas. Puede ser que tengamos que reunirnos todos para un cambio de impresiones.

Como segunda cuestión, quería decirle al Presidente si nos podría explicar cómo va el I+D respecto al futuro de la navegación marítima, con relación al estudio que, al parecer tenían Bazán y un «consulting» italiano, respecto al hidro-foil y al jet-foil de 15 a 18 nudos y que puede estar a 30 ó 35 nudos y transportar a la vez coches y camiones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Delso para contestar a estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRANEA** (Delso Heras): Señor Mardones, en primer lugar, respecto al plátano, quizás haya una confusión con nuestros barcos. Los tres barcos, igual que antes eran el Agaete, Laguna, Sister y Soto, más barcos de pasajeros con algo de carga, éstos son barcos total y absolutamente de carga, para el plátano o lo que sea, con algo de pasajeros. ¿Por qué? Ahora me puede decir alguien: ¿Abandona usted el pasaje? No, soy práctico. Prefiero ponerle al cliente un producto que se llama avión más barco. Vaya usted a la península en avión, porque no nos engañemos, es más cómodo, a no ser que quiera usted tomar una opción crucero, relax, etcétera, pero realmente en el mundo en que vivimos es un porcentaje muy mínimo. Yo le llevo a usted a la península en avión y le llevo a usted en coche. Le llevo a Sevilla y le llevo a recoger su coche. El producto se llama avión más barco, que se da en todos los sitios del mundo. A la velocidad que vivimos esto de pasar dos días o día y medio se puede hacer en unos momentos puntuales de la vida, pero normalmente cuando quieres ir a punto es porque tiene que hacer algo y quieres ir a la mayor velocidad posible. Son barcos de carga con algo de pasaje. Concretamente el barco Juan J. Sister, sustituto del actual Sister, lo que va a transportar son 110 «trailers» y 400 pasajeros. Principalmente esos 400 pasajeros son las tripulaciones de los camiones y el resto lo llevamos en avión más barco. Nosotros vamos a cumplir nuestra aportación en lo que podemos al transporte del plátano, al transporte frutero.

¿Es esto suficiente o no? Se necesitarían unos barcos especiales para plátanos, señor Mardones, pero resulta que del total de tráfico entre Península y Canarias, que son 24.000 millones, sólo el 12 por ciento es plátano. Una cosa es que para Canarias sea muy importante el plátano, gran motivo de discusión el plátano o no el plátano, pero realmente el plátano sólo sube, no baja, obviamente, y esa subida representa sólo el 12 por ciento y un barco cuesta mucho dinero. Otra cosa es que «Chiquita Brands», o que navieros extranjeros digan: Yo pongo barcos desde Costa Rica, pero es que realmente hay una producción tremenda, fortísima; hay un negocio, pero en Canarias es el 12 por ciento.

Sobre esa famosa petición de que quieren barcos especiales tengo que decir que no son rentables y vamos

a la prueba. Yo llevo dos años y medio aquí y en ese tiempo he oído mil veces: es que van a venir unos alemanes; es que van a venir... Aquí no ha venido nadie. ¡Qué se les ha prohibido! En absoluto. Lo único que tienen que hacer es ir al Registro Mercantil de cualquier ciudad española, por ejemplo, Huesca, crear la compañía Huesca Shipping o Huesca Naviera y pedir un barco. No ha venido nadie porque no es rentable, así de claro.

¿Van a venir con segundo registro? Esto está relacionado con la pregunta sobre si el segundo registro nos va a *canibalizar*. No; no nos vamos a *canibalizar* porque los navieros españoles —se llame Trasmediterránea o no se llame Trasmediterránea— van a operar también con el segundo registro. Vamos a operar en las mismas condiciones. Evidentemente cuando sea operativa una ley equis, unos beneficios equis, que te mejoran la cuenta de pérdida y ganancias nos vamos a apuntar a ella, nosotros y los que quieran venir. Vamos a estar en igualdad de condiciones.

Insisto en lo de antes. Vamos a seguir estando ahí, venga quien venga. Yo me temo que no va a venir nadie porque, como ha dicho el señor García Quer, una cosa es que venga alguien camino de Brasil, que se para una vez cada quince días o cada mes y otra cosa es una línea regular. De modo que me temo que no va a venir nadie porque si quisiera haber venido ya podía haberlo hecho.

En definitiva, estoy hablando de un problema que ya se ha mencionado antes. ¡Ojo! que el tráfico de Canarias-península no da el volumen de comercio y la generación suficiente como para que haya grandes negocios, ni para que haya, como piden muchos, unos barcos especiales para ellos.

Por otro lado, a la otra parte —lo digo claramente— le pediría cierta racionalización porque esto de la CREP no es sólo una CREP, son diferentes, lo cual lleva a unas disfunciones importantes de negociación y de precios. **(El señor Soriano Benítez de Lugo: Ya se acaba la CREP.)**

Por otra parte, creo que ya se acaba también por motivo de la CEE. Se creará algún otro tipo de asociación lo cual me parece muy honesto y muy lícito; pero, en definitiva, si hay segundo registro nos apuntaremos todos cuando nos los permita la ley y los tráfico que sean apuntables al segundo registro. De momento no es aplicable para Canarias. Será en subsiguientes pasos, porque de momento sólo es para tráfico internacionales, con lo cual no va a haber *canibalización* por parte de otros señores que vengan. Mi opinión es que no va a haber tantos que vengan.

Tercera cuestión es que nosotros vamos a servir al plátano. Nuestros barcos son más de carga que de pasaje. Sobre aquel famoso deseo, que seguirá existiendo toda la vida, a mí me parece muy razonable y muy coherente, de barcos especiales para el plátano, tengo que decir que no hay volumen suficiente como para que los haya. Un barco especial platanero como los que tiene la OPDR puede costar, nuevo, unos 8.000 millones de

pesetas, y con un barco no se hace nada, porque hay que hacer rotaciones. Hay que tener por los menos dos para cubrir una sola isla; fácilmente se necesitarán cuatro, que, si fueran de segunda mano, costarían unos 2.500 ó 3.000 millones, para un volumen de negocio que es el 12 por ciento de 24.000 millones de pesetas; estamos, pues, hablando de una cantidad entre 1.800 y 2.400 millones de pesetas de facturación, y con eso habría que financiar los gastos de personal, amortización, gastos de puerto, escalas, etcétera.

Hablaba el señor Soriano de por qué los fletes. Es cierto, pero muchas veces es más barato traer una cosa de Costa Rica a Hamburgo, o a Madrid que traerla desde Canarias; los barcos de estos navieros —es en lo que acabaremos aunque es muy duro decirlo—, por medio de segundos registros, terceros o cuartos, llevan señores filipinos, del Magreb o de donde sean. Los costes laborales españoles en el sector marítimo, sobre 100 del total de la cuenta de pérdidas y ganancias, son 68, en la Comunidad Económica Europea son 32, y en segundo registro, éstos vamos de decir, de dudosa moralidad, panameños, nigerianos, liberianos, etcétera, son 16. De ahí viene la diferencia, porque el combustible es igual para todos, se compra a Shell, a British Petroleum o donde sea, en cualquier puerto del mundo; en el mercado de Rotterdam hay unos «spots» que cuestan lo mismo a la navegación aérea que a la navegación marítima, etcétera. Los costes de puerto es cierto que son altos en España, pero también pueden ser altos en Rotterdam o en El Havre. Es decir, que son los costes laborales lo que hace que cueste bastante más barato traer un barco lleno de plátanos desde Martinica a Vigo que llevar los plátanos de aquí. Eso es totalmente cierto; es un problema de costes laborales.

Respecto al señor García Quer, ya hemos dicho que una cosa es una línea regular y otra cosa es alguien que viene de paso. Yo no he visto ofertas de nuevos navieros. Comentarios y amenazas muchas: es que he negociado con unos y tal. Pero, al final, el señor Alberto Herrera, el señor Seguí y yo nos quedamos tan tranquilos, al final no hemos visto ninguno; los únicos que han entrado han sido Navicon y Suardíaz y se ha montado un escándalo.

Respecto a la pregunta sobre Bazán, diré que Bazán era un proyecto nuevo que se hizo a medias con una sociedad de estudio italiana, y al final ha triunfado un proyecto de Bazán. Resumiendo, podríamos decir que había un proyecto presentado por una sociedad italiana, un proyecto presentado por Bazán, las tres sociedades estudiaron los dos a la vez, triunfó el proyecto de Bazán y se ha firmado. Se construye en San Fernando, está firmado hace aproximadamente 20 días y es para dos barcos de nueva tecnología que llevarán 450 pasajeros y unos 80 coches. La tecnología que están buscando en este momento todos los navieros es en vez de a 15 ó 16 nudos, ir a 35 nudos, pero no sólo con pasaje, sino también con carga; es decir, con coches y algunos camiones. Eso está firmado y los barcos estarán operativos dentro de dos años; dos años menos un mes, que

es lo que ha transcurrido desde la firma. Conozco desde arriba a abajo todos los proyectos que hay en el mercado y realmente el proyecto de Bazán está muy bien estudiado. La verdad es que han hecho un proyecto fantástico y creemos que, aunque es una especie de I+D funcionará muy bien.

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

— **EXPLICAR LA PROGRAMACION DE OTOÑO-INVIerno EN TRAFICO INTERINSULAR DE LAS ISLAS CANARIAS Y EN ESPECIAL CON LA ISLA DE HIERRO. A SOLICITUD DE GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001786)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia, que es también del señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea, solicitada por el Grupo Popular y para que explique la programación de otoño-invierno en tráfico interinsular de las Islas Canarias y en especial con la Isla de Hierro.

Para hacer una introducción y dar una respuesta inicial, tiene la palabra el señor Delso.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): En la programación interinsular con las Islas Canarias del año pasado (otoño/invierno) hubo un total de 63 rotaciones a la semana con todas las islas, y este año va a haber otras 63 rotaciones, aunque me imagino, señor Soriano, que la problemática se ha creado con la Isla de El Hierro.

Pues bien, por lo que respecta a la Isla de El Hierro, este año va a haber 10 rotaciones, concretamente con Valverde-Tenerife, tres; Valverde-Las Palmas, dos; Valverde-Santa Cruz de la Palma, tres; Valverde-Fuerteventura, una, y Valverde-Arrecife, una, lo que suma, repito, un total de 10, mientras que el año pasado hubo siete. La diferencia existente es porque este año hay una más entre Valverde y Santa Cruz de La Palma (este año hay tres y el año pasado hubo dos); otra más entre Valverde y Fuerteventura (este año hay una y el año pasado ninguna), y otra más entre Valverde y Arrecife (este año va a haber una y el año pasado ninguna). De todas formas, yo creo que es bueno hacer un análisis, al margen de subvenciones o no subvenciones, de lo que es el tráfico entre la isla de El Hierro y La Palma.

La media de pasajeros del año pasado, entre octubre y diciembre, entre La Palma-Valverde-La Palma, sobre un total de 364 fue de 13 por semana; entre Tenerife-Valverde-Tenerife, sobre una capacidad de 2.438 fue de 87, y entre Valverde-Santa Cruz de La Palma-Valverde, sobre 1.528 de capacidad fue de 54. Es decir, una ocupación media del 1,25 por ciento, una ocupación media del 8,35 por ciento y una ocupación media del 3,53 por ciento, respectivamente. Este año, en los días que llevamos, en donde había una ocupación media del 1,25 por ciento, ha bajado al 0,96; donde había una ocupación media del 8,35 por ciento, ha bajado al 6,72, y don-

de había una ocupación media del 3,53, ha subido en este caso al 4,13. Como media total de la temporada 1991-1992, la ocupación era del 4,38 por ciento, y en los meses que llevamos de este año es del 3,94 por ciento.

Yo creo que esto está bastante claro, a no ser que nos metamos en la disquisición de si es necesario que se haga o no se haga, el porqué de una empresa pública o de una empresa no pública, subvención o no subvención. Sin embargo, no vamos a entrar en ello, al menos yo no voy a hacerlo, puesto que ya sería, repito, otro tipo de disquisición. Pero sí es bueno que se sepa que las pérdidas en 1991-1992 de esta línea para Trasmediterránea fueron de 431 millones de pesetas. Podemos decir que las tiene que soportar porque para eso se le pagan subvenciones; de acuerdo. Por eso decía yo anteriormente ¿es subvención o no es subvención? Es decir, si usted me obliga a hacer esto, páguelo, porque si fuera privado no lo haría. ¿Que no se da un servicio perfecto? Evidentemente. A lo mejor no se da un servicio como querría yo que se me diera si fuera ciudadano de El Hierro. Pero el tema de la economía es medir un poco los recursos escasos, porque los niveles de ocupación son bajísimos.

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

El señor Soriano tiene la palabra para formular las cuestiones que estime oportunas.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Realmente, el planteamiento del señor Delso hace referencia al tráfico de pasajeros, pero yo lo enfocaba más bien, en otro sentido, que es el que ha dado origen al conflicto. En el mes de septiembre fue cuando salió en toda la prensa el conflicto con El Hierro, derivado de problemas del tráfico de mercancías y de la programación de otoño-invierno en relación con El Hierro.

La prensa, a mediados de septiembre —que fue cuando nosotros pedimos la comparecencia— lo que ponía de manifiesto era el generalizado rechazo de El Hierro a la nueva programación de Trasmediterránea para otoño-invierno, y fue entonces cuando los transportistas, comerciantes y cooperativas, y hasta el propio Cabildo Insular de El Hierro, se negaron incluso a embarcar el día 17 los camiones en el transbordador «Villa de Agaete», como medida de presión contra Trasmediterránea, según argumentaron, al coincidir con el primer viaje de la programación otoño-invierno, que amenazaba con provocar el desabastecimiento de la Isla de El Hierro.

Fue así como las autoridades y los transportistas hereños rechazaron la nueva programación de Trasmediterránea, tratando, en definitiva, según decían los propios transportistas, de provocar el diálogo de la compañía con los sectores afectados antes de establecer la programación, que, insisto, no va tanto encaminada al tráfico de pasajeros como al tráfico de mercancías, y tenemos que tener en cuenta que la Isla de El Hierro, en concreto, es la más occidental, la más pequeña, la de más difícil comunicación y comprendo que la de más alto coste, en consecuencia.

Mi pregunta es, concretamente, ¿tan difícil es negociar la programación de Trasmediterránea con las autoridades y los diversos sectores afectados antes de llevarse a cabo esa programación?

El día 24 de agosto, el delegado provincial de Trasmediterránea presentada la nueva programación, y desde ese mismo día se plantearon a la compañía nuevas propuestas que en principio, y por la información que yo poseo, no merecieron ni siquiera una contestación por parte de las personas responsables de la compañía en las Islas Canarias. Fue así como el día 17 de septiembre se introdujo una nueva variación respecto a la propuesta que en principio estaba planificada por la compañía Trasmediterránea, y que contempla una escala los martes, jueves y domingos del buque «Villa de Agaete» en El Hierro, estos dos últimos días a las siete de la mañana para salir dos horas más tarde.

Los transportistas mantenían que con esta programación se veían obligados a realizar las tareas de carga y descarga en Tenerife cada miércoles entre las ocho de la mañana y las tres de la tarde, cuando el horario comercial termina a la una de la tarde y se abre a las cuatro, para embarcar con destino a El Hierro a las cuatro.

Además, para poder llevar las mercancías a El Hierro en el viaje que llega en la madrugada del domingo, los comerciantes decían que se veían obligados a cargar sus vehículos desde el viernes, para proceder a la descarga en la mañana del lunes, después de casi cuarenta y ocho horas, lo que determinaría la pérdida de la mayoría de la mercancía que fueran productos perecederos.

Por la información que yo poseo, lo que pedían, en definitiva, los sectores afectados es que se mantuviera, por parte de Trasmediterránea, el mismo nivel de servicio existente antes del verano, y se venían a quejar de la falta de diálogo con la compañía a efectos de llevar a cabo esta programación. Los transportistas, comerciantes y cooperativas, como digo, solicitaban que los enlaces fueran con origen y destino en el Puerto de Santa Cruz, con tres servicios semanales, llegando incluso a aceptar el viaje del domingo y sólo pidiendo que se retrasase en unas tres horas la salida del «Villa de Agaete» de los miércoles, para que pudieran tener un mayor tiempo en sus operaciones de carga y descarga. Argumentaban que el carguero elegido para unir el puerto de Los Cristianos con El Hierro, el volcán de Yaiza, no reunía las condiciones mínimas de seguridad que garantizan el perfecto traslado de la mercancía, solicitando, además, una solución definitiva que incluyera el transporte de vehículos y pasajeros.

Se aceptaba también enlazar El Hierro a través del puerto de Los Cristianos, como punto más corto, aunque con un buque mixto de pasajeros y carga. Al parecer esta solución sólo será posible a partir de 1993, según tengo entendido, que es cuando Trasmediterránea contará con los dos nuevos ferries, tipo «Ropax», para las líneas interinsulares canarias, pudiendo des-

viarse el «Villa de Agaete» para los enlaces de Los Cristianos.

En definitiva, lo que planteo —insisto—, más que el tráfico de pasajeros, que hoy día se hace por medio de avión, es el de mercancías que hay que realizarlo necesariamente por vía marítima. Mi pregunta, en concreto, es si esta programación de otoño a invierno se ha modificado ya, pues, como digo, toda esta problemática se planteó en el mes de septiembre u octubre, y las cosas de los transportes en Canarias cambian cada veinticuatro horas; están en la prensa hoy y mañana aparecen de otra forma, porque el transporte en las islas es algo vital, que es lo que difícilmente se puede entender. Yo comprendo que los transportes, sean aéreos, sean marítimos, incluso los internos de las islas, son el chivo expiatorio de cualquier protesta. Recuerdo cuando estudiaba en la universidad que cuando había una huelga el chivo expiatorio siempre eran las guaguas, como decimos allí, que es el medio de transporte. Lo mismo sucede hoy con la Trasmediterránea y con Iberia.

También quiero poner de manifiesto que esta sensibilidad, que sé que tiene Trasmediterránea porque lo viene demostrando de antiguo con Canarias, genera toda esta serie de problemas, y quisiera saber la respuesta del señor Delso a este problema de tráfico de mercancías, en especial derivado de las complicaciones que surgieron en el mes de septiembre, que a lo mejor, repito, ya están resueltas, porque, como digo, esta situación varía con harta frecuencia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere intervenir algún otro grupo? **(Pausa.)** El señor Delso tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA** (Delso Heras): Señor Soriano, por gracia o por desgracia, creo que en este caso por gracia, esto varía muy frecuentemente. Digo por gracia porque siempre se demuestra que se es más operativo.

Efectivamente, esa problemática surgió en septiembre, no lo voy a negar, y no se sabe nunca por culpa de quién hay o no diálogo. En este caso, nuestra posición es que el cliente siempre tiene la razón, con lo cual nos echamos la culpa. Pudo haber cinco o diez días, de mal entendimiento, pero el entendimiento en estos momentos está solucionado. No obstante, aquí pasa como con el caso de Copecan. Ha pasado el tiempo desde que se

hizo la pregunta y en estos momentos el problema está solucionado.

Por lo que me dice el Director General, al margen de que lo tengo aquí por escrito y además he estado sobre el tema (ya que ha habido mil preguntas directas de clientes que, al fin y al cabo, nos hace más impresión que el que nos llame el cabildo, porque son los que pagan), se ha intentado dar la solución. En estos momentos, repito, está operativo, tal como ellos quieren, y no tengo más que decir. Puede que haya alguien que no esté contento, pero yo me hago una reflexión al hilo de lo que decía el señor Mardones hace un momento, que decía que cogía Isla del Hierro-Las Palmas, algo que está dentro de Intercan, y resulta que Trasmediterránea tiene en Intercan solamente el 21 por ciento, y otras dos compañías el 26 y el 52 por ciento, respectivamente, en cambio, el culpable es Trasmediterránea. ¿Por qué nosotros en un tráfico rentable? Porque estamos aquí, somos empresa pública y ustedes pueden preguntar. Aquí se puede hacer la reflexión del porqué una empresa pública, en sitios de una dudosa rentabilidad, desde el punto de vista de economía de mercado puede venir muy bien. Desde luego, yo le aseguro que con una compañía privada, aplicando pura y duramente la rentabilidad, El Hierro no estaría asistida. Nosotros pudimos tener un fallo esos cinco o diez días de diálogo, lo asumimos, aunque a lo mejor no era nuestro, pero ya está solucionado en estos momentos.

Respecto a los nueve barcos, cuando lleguen intentaremos dar una solución específica con un barco específico, que se está estudiando en estos momentos, a lo mejor no con los de Valencia, pero la solución no es al transporte de pasajeros, que está solucionado, sino al transporte de tres o cuatro camiones que van por cada viaje, no más, pero aún así tienen derecho al servicio porque pagan sus impuestos. Lo asumiremos nosotros, como lo estamos asumiendo ahora.

Para su tranquilidad, repito, he de decir que en estos momentos está resuelto.

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

Si no hay observaciones, señoras y señores Diputados, muchas gracias a todos por su colaboración, pues hemos terminado el orden del día.

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